

solo TC

Año 17. Nº 251 - 10 de marzo '20.
$ 230. Recargo envío al interior **$3**.

9 771668 338002 00251

2ª fecha de TC
NEUQUÉN

Entrevista:
Facundo Ardusso

RED BULL

Juan Cruz Benvenuti fue imbatible con el Torino en la carrera especial neuquina. La marca atraviesa un gran momento con 2 victorias seguidas, 1-2 en el torneo y 3 pole position al hilo. ¿Será definitivamente este el año del Toro?

LÁMINA del GANADOR



Año 17
Número 251
2ª Fecha del Turismo Carretera 2020
Precio de tapa $ 230 - Recargo interior $3
Entrega gratuita del Fascículo de colección "El ganador"

www.solotc.com.ar
solotcOK
lectores@solotc.com.ar

SUMARIO


6

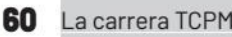


12 16

54



60



STAFF

Dir. Editorial
Elena B. RUDONI

Dir. Periodístico
Gonzalo GIORGI

Jefe de redacción
Ariel CALTANA

Redacción:
Agustín LAFFORGUE

Fotografía
Jorge MARCHESIN / Fabián CALÓ

Diseño
Elena RUDONI
Julia GOUFFIER

Redacción
(011) 15 5705 6265
redaccion@solotc.com.ar

Publicidad
Ariel ARGENTO
(011) 15 5948 2896
aargento@solotc.com.ar

Pablo GUGLIOTTA
(011) 15 4036 5978
pgugliotta@solotc.com.ar

Impresión
Mariano Mas

Distribución
En el Interior: DIsA / (011) 4306-6645
Capital y GBA: RB&m / (011) 4301-3315

Propietaria
Elena B. RUDONI
Domicilio: Calle 19 Nº 65. City Bell.
La Plata. Bs.As. Argentina
REGISTRO DNDA Nº 5309365 -
Edición: 251



Minireportaje

"Puse de moda a Torino en el TC"

Emiliano Spataro le dijo a SoloTC que en los últimos años Torino tuvo un antes y un después del proyecto que gestó con Renault en el TC.

Emiliano Spataro habló con el sitio web de **SoloTC** (www.solotc.com.ar) sobre su paso por el equipo Renault Sport y el resurgimiento que tuvo Torino en los últimos años. A su vez contó detalles de su nuevo proyecto con un Toro de Las Toscas Racing.

¿Qué te quedó de tu paso por Renault?
La satisfacción de haber puesto de moda a Torino en el Turismo Carretera.

¿Vos planteás que para Torino hubo un antes y un después del proyecto Renault?
No tengo ninguna duda que en esta era moderna nosotros pusimos de moda a Torino, bah, yo puse de moda a Torino en el TC. Fui el ideólogo del proyecto y a partir de lo que concretamos la marca pegó un salto de calidad muy importante. No tengo dudas de eso.

Fuiste el mentor del desembarco de Renault en el TC en 2017 y a su vez tuviste mucha incidencia en el equipo en los 3 años que estuviste. ¿Qué función tenés ahora en Las Toscas?
Desde que llegué a Las Toscas los 2 dueños del equipo me dieron la derecha para hacer cosas, siempre consensuadas con ellos y los técnicos, con el objetivo de convertirnos en uno de los mejores equipos del Turismo Carretera. Me dejan trabajar y hacer las cosas que yo creo que son necesarias para dar un salto de calidad. Además tengo el taller cerca de casa, así que voy todos los días.

¿Cuáles son los objetivos para esta nueva temporada?
Quiero pelear el campeonato, porque como te decía antes, no tengo dudas que este va a ser uno de los mejores equipos de la temporada. Después dependerá de mi capacidad el poder ser rápido y lograr los resultados que me permitan clasificar a la Copa de Oro.



TC en Viedma: Calculan un impacto de $110 millones

El gobierno de Río Negro destinó 24,5 millones de pesos para organizar la apertura del campeonato 2020 en Viedma. Según se publicó en el Boletín oficial de la Provincia, a través de 2 decretos se destinaron 11,9 millones para pagar el canon que cobra la ACTC y otros 12,6 millones a la Cámara Auto Moto Club Valle, el club encargado de organizar la competencia para cubrir costos de mantenimiento del predio y para la organización del evento. Asimismo, la gobernación rionegrina estimó en 110 millones de pesos el impacto económico que generó en la zona el paso de la "máxima" durante los 3 días de actividad. La ACTC ya confirmó que en 2021 el TC abrirá su temporada en Viedma como lo hace desde 2016.



La exclusión de Werner

AGUT: *"FUE UN ERROR MÍO Y ME HAGO CARGO"*

El motorista **Rody Agut** recibió una multa de 200.000 pesos por parte de la CAF debido a las anomalías detectadas en el carburador del Ford de **Mariano Werner** en Viedma. El entrerriano había ganado la Final pero fue excluido luego de la revisión técnica cuando se descubrió que el diámetro interior del centrador y la altura de la "pollera" no cumplían con la medida reglamentaria. El preparador habló con **SoloTC** y aceptó su responsabilidad: *"Encontraron algunas medidas de los centradores que estaban mal y nos excluyeron con razón. Nos quedaron unas décimas más grandes de lo que permite el reglamento. Me da bronca porque es un trabajo que hacemos a mano en el taller y no lo controlamos antes de salir"*, aseguró Agut. El histórico motorista se lamentó porque es la primera vez en 30 años de trayectoria en el Turismo Carretera que un motor suyo no pasa la revisión técnica. *"Lo que más bronca me da es que estuvimos trabajando con los carburadores en el verano antes de irnos de vacaciones, pero no lo controlé antes de salir del taller. Insisto: Fue un error mío y me hago cargo"*, cerró el preparador que continúa como motorista del Memo Corse.



LIBRETA DE APUNTES

- **Lionel Ugalde** retornó al TC en esta fecha con el Torino que atiende bajo su propia estructura. No había corrido en Viedma por temas presupuestarios.
- **Diego De Carlo** volvió en Centenario con nuevo proyecto: estrenó un Chevrolet atendido por el Benavídez Racing, con asistencia de Fabián Fuentes y Diego Montero y motorización de Daniel Berra.
- **Matías Rodríguez** se sumó al Donto Racing para manejar un Dodge. No corría en el TC desde el 2016.
- **Mariano Altuna** no participó en esta 2ª fecha en el circuito patagónico por temas económicos. Retornaría en la 3ª fecha en Concordia.

Días de radio

La "máxima" también está en el éter. Acá tenés la info de los principales programas para que puedas seguir de cerca todo lo que pasa en el automovilismo.

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES
13.00	Turismo Carretera (AM 570, Argentina)				
17.00	Boxes Radio (AM 810, Federal)				
18.00	Pole Position (AM 770, Cooperativa)				
	MundoSport (AM 990, La 990)				
19.00	Vuelta Previa (AM 550, Colonia)				*
	Clasificando (FM 97.5, City Rock)				
20.00	Motores Radio (AM 1270, Provincia)				

SÁBADO
14 a 18.00 > Campeones (AM 590, Continental)
13 a 17.30 > Vuelta Previa (TC)(AM 550, Colonia)
DOMINGO
7.30 a 14.00 > Campeones (AM 590, Continental)
8 a 14.30 > Vuelta Previa (TC)(AM 550, Colonia)
10 a 14.30 > Motores Radio (AM 1270, Provincia)
13 > MundoSport (AM 990, La 990)

*Vie. 13 a 18 hs.



"LA GENTE JUZGA POR RESULTADOS, SOS CORAJUDO O PECHO FRÍO"

Facundo Ardusso hace un crudo análisis de cómo la estadística influye en la valoración de los pilotos. *"En este país exitista, la gente no analiza los procesos sino los resultados"*, dijo el piloto de Torino que ganó en la apertura del torneo en Viedma y se postula nuevamente al título.

Texto: **Ariel Caltana**
Fotos: **Jorge Marchesin**

» La victoria que consiguió en Viedma terminó de consolidar a **Facundo Ardusso** (31) como el máximo referente de Torino en los últimos años. El Flaco alcanzó el 5º triunfo desde su debut con la marca en 2017 igualando la línea de **Josito Di Palma** como los más ganadores con el Toro desde el estreno de los motores multiválvulas en 2015. Desde que corre con Torino los números de Ardusso son altamente positivos, es dueño de una estadística comparable con la de un campeón, y si todavía no se consagró en la "máxima" fue porque se topó con un piloto como **Agustín Canapino** que fue implacable en las últimas 3 definiciones. Pero exceptuando a Agustín, no hubo otro piloto que lo haya podido superar. Si tomamos como referencia las últimas 46 carreras disputadas (desde la 1ª del 2017 hasta la apertura del torneo 2020 en Viedma), Ardusso logró 15 podios (5 triunfos, 5 segundos puestos y 5 terceros) y solo fue superado por Canapino con 18. En el promedio general de los últimos 3 torneos completos quedó 2º detrás del arrecifeño. Aunque el piloto de Las Parejas puede ostentar que con el éxito en Viedma se convirtió en el más ganador de los últimos años. A su vez, es el único piloto que en los últimos 6 campeonatos terminó en el *top5* de la tabla de posiciones corriendo primero con Dodge y después con Torino. Un paquete de números y datos que posibilitan cuantificar los logros que alcanzó Ardusso y que sirven para justificar por qué es considerado nuevamente uno de los grandes candidatos al título.

¿Qué valor le das a todas estas estadísticas?

Yo le doy bola a las estadísticas para saber dónde estoy parado. El argentino es muy exitista y solamente ve que Canapino tiene 3 campeonatos y el resto nada. Pero yo tengo que mirar el proceso y las estadísticas para determinar si estoy cerca o lejos del objetivo. Miro los resultados y los analizo siempre. No tengo ningún mérito en estar cerca de Canapino, porque en definitiva lo que se cuenta son los campeonatos... no las series ganadas o las pole position. En este país exitista el común de la gente no analiza los procesos, sino los resultados, y con eso juzga si sos bueno, malo, corajudo o pecho frío.

Pero en líneas generales el trabajo de estos últimos años fue bueno, aunque el objetivo final no se haya logrado...

A la hora de mirar la estadísticas no sé si hay tanto para corregir, pero por detalles se logra o no un campeonato. Y en nuestro caso hubo detalles que nos superaron, también jugó el factor suerte que nos complicó el logro del objetivo. Pero no bajamos los brazos y en función de las estadísticas trabajamos para mejorarla. No me conformo con haber hecho 15 podios en los últimos campeonatos, quiero hacer 20. Si vos mirás los últimos 6 años soy el único que terminó

Ardusso estrenó el Torino 0km con victoria en Viedma.



El argentino es muy exitista y solamente ve que Canapino tiene 3 campeonatos y el resto nada. Pero yo tengo que mirar el proceso y las estadísticas para determinar si estoy cerca o lejos del objetivo.

El caso Garófalo

La situación de Claudio Garófalo, quien fue suspendido por 3 años aunque apeló la sanción (ver El tema, pág. 36), modificó los planes del Renault Sport Torino Team y le generó un dolor de cabeza a Ardusso ya que los multiválvulas que preparaba Garófalo era uno de los puntos fuertes que tuvo en las últimas temporadas. *"Confío en la capacidad del equipo para elegir el camino correcto a seguir"*, afirmó el Flaco.

entre los 5, ni Canapino lo logró. Pero en 6 años él logró 6 títulos y yo ninguno, entonces no es solamente ser regular, hay que tener la contundencia en el momento justo. Eso todavía no lo pudimos conseguir.

Muchos pilotos dicen que la suerte en el automovilismo no existe...

En todos los órdenes hay que tener una cuota de suerte necesaria. Te pongo el ejemplo del Súper TC2000: en el 2018 llegué 3º a la penúltima fecha, gané la carrera y atrás mío se pararon por diferentes motivos el 1º, el 2º y el 4º. Así que en una carrera pasé de llegar como retador a ser la banca en la última fecha. Es cierto que estuve en el momento justo e indicado, pero también tuve la suerte de que el resto no tuvo un buen fin de semana.

¿Tenés la sensación de que en el equipo están mejor armados que antes o el potencial sigue siendo el mismo?

El potencial que tuvo el Torino en la 1ª fecha fue similar al de la apertura del campeonato 2019 donde también gané en Viedma. La realidad es que recién arranca un proceso nuevo, con el cambio de compañero de equipo (NdeR: Diego Ciantini reemplazó a Emiliano Spataro) *y nuevo asesoramiento técnico* (NdeR: se sumó el equipo de Marcelo Ambrogio a trabajar junto a Gabriel Mazzei). *La gente nueva se tiene que acoplar al sistema de trabajo que tiene el equipo. Tengo mucha expectativa en la capacidad que hay en el equipo para estar en un mejor nivel que mostramos en los últimos 3 años.*

¿El nuevo equipo de ingenieros llegó para potenciar lo que ya tenían?

Claro, la idea es esa. Nuestro piso tiene que ser el nivel que tuvimos en el 2019, sobre esa base tenemos que mejorar y de ahí en más empezar a elevar la vara. Te miento si te digo que hoy estamos mejor que el comienzo del año pasado. No noto que este Torino, que es nuevo ,sea mejor que el anterior que usé.

Pero a diferencia del 2017 y 2018 donde estuviste muy cerca de ganar la Copa de Oro, en 2019 no mostraste la misma performance. ¿Cuáles fueron las razones?

A mí modo de ver el año pasado fue nuestro peor año desde que



A mí modo de ver el año pasado fue nuestro peor año desde que empezamos con el proyecto de Renault. En 2017 y 2018 el nivel fue similar, pero en 2019 no evolucionamos como sí lo hicieron mis rivales.

empezamos con el proyecto de Renault. En 2017 y 2018 el nivel fue similar, pero en 2019 no evolucionamos como sí lo hicieron mis rivales. Fui el mejor de la marca una vez más, pero no fui muy competitivo ni tuve grandes chances de ganar el título. El nivel fue inferior.

¿Volvés a ser candidato?

En los últimos 6 años fui candidato: los 3 primeros con Dodge y los últimos con Torino. Ahora se renuevan las expectativas y la ilusión se incrementa. El único cambio es la salida de Maxi Juárez, aunque nos movimos rápido y pudimos contratar a la ingeniería de Marcelo Ambrogio. Tengo mucha confianza porque se armó un lindo equipo de trabajo, nos conocemos todos y no necesitamos período de adaptación, más allá de lograr que se acoplen los sistemas de trabajo.

¿No haber logrado el título de TC en estos años lo considerás como una mochila que tenés que cargar?

No, para nada. En los últimos 6 años el único piloto que estuvo entre los 5 primeros del torneo fui yo, con diferentes equipos y marcas distintas. Por supuesto que la presión siempre está, pero todos los que competimos tenemos esa presión por ganar. Me pasó en el Súper TC2000, que cuando gané el campeonato no sentí haberme sacado una mochila pesada. Sí me sentí más tranquilo.

BIG DATA

- Debutó el 10 de febrero de 2013 en Mar de Ajó, con un Dodge del MVD Racing.
- Integró 5 equipos: MVD Racing, Lincoln Sport Group, Trotta Racing, JP Carrera y Renault Sport Torino Team.
- No bajó del *top5* en el ránking en los últimos 6 años: fue 3º en 2014 y 2015, 5º en 2016 (con Dodge), 2º en 2017, 3º en 2018 y 4º en 2019 (con Torino).
- En 2017 le dio el subcampeonato a Torino después de 11 años. El último había sido Patricio Di Palma en 2006.
- Tiene 3 títulos a nivel nacional: Fórmula Renault (2009) y Súper TC2000 (2017/'18).



El Flaco volvió a ganar en la apertura del torneo en Viedma como en 2019.

En una declaración posterior a Viedma dijiste que te quedaste preocupado por el nivel que mostró Werner...

Lo noté muy firme, no solo en lo que respecta al motor, lo vi muy bien a la hora de doblar. En ese aspecto es donde tenemos que enfocar los trabajos: en poder estar mejor de lo que mostró el auto en la pista, aunque no está mal porque en definitiva había terminado 2º. Me quedé preocupado cuando terminó la carrera, aunque después de la exclusión no sé cuánto influyó en el rendimiento de su motor el hecho de que el carburador haya estado fuera de los límites del reglamento. No sé si era 1 décima o 6 en el tiempo de vuelta. Desconozco si eso influyó como para que me haya sacado esa diferencia, entonces tenemos que trabajar para limar esa diferencia y seguir mejorando.

Otro 0km ganador

Facundo Ardusso estrenó con victoria el Torino 0km que el Renault Sport terminó de armar durante la pretemporada. El Flaco es el 5º piloto en ganar con un auto nuevo en las últimas carreras, los anteriores fueron **Agustín Canapino** (2 triunfos), **Jonatan Castellano**, **Juan Pablo Gianini** y **Mauricio Lambiris**, (1 cada uno), durante 2019. *"Sinceramente no sentí diferencias entre el auto anterior y el nuevo. Sé que la estadística en este aspecto es terrible porque como yo hubo pilotos que ganaron con autos nuevos, pero con la misma puesta a punto que el año pasado no hubo un cambio muy significativo"*, contó el Flaco.

Ardusso es el más ganador en Viedma. Suma 3 éxitos sobre 6 carreras disputadas. Logró 2 con Torino (2019 y 2020) y 1 con Dodge (2015).

Ardusso junto a Diego Ciantini, su nuevo coequipier, y Esteban Trotta, responsable técnico de la escudería.



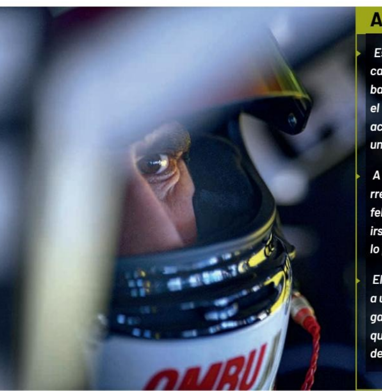
Con la victoria encima y teniendo en cuenta la modificación en el sistema de lastre, ¿analizaste cómo vas a encarar lo que resta de la Etapa Regular? ¿Vas a ir a buscar otra victoria?

Yo voy a tratar de ir a ganar de nuevo. Si me daban a elegir en qué momento ganar, no lo hacía en la 1ª fecha... hubiera esperado. Pero estando en punta lo que hice fue intentar ganar en todos los relanzamientos, salvo el último donde cuidé de no cometer errores ya que con el 2º puesto sumaba muchos puntos. Pero no voy a cambiar mi postura: siempre salgo a ganar, no especulo nunca ni escondo el potencial del auto. Quizás por mis características no soy de ir a todo o nada, pero pienso siempre cuando tengo que asumir un riesgo y cuando no. Nunca voy a asumir el riesgo para quedar tirado al costado de la pista.

Ardusso empezó ganando por 2ª temporada seguida y con la victoria habilitante en el bolsillo el objetivo inmediato es clasificar a la Copa de Oro por 7ª vez en su trayectoria. *"No me conformo con todo lo que logré hasta ahora, porque el objetivo está claro: quiero ser campeón de TC. Me gustaría quedar en la historia como el piloto que le devolvió el título a Torino después de tantos años"*, cerró el Flaco, exteriorizando un deseo que tanto desvela a los hinchas del Toro.



En los últimos 6 años el único piloto que estuvo entre los 5 primeros del torneo fui yo, con diferentes equipos y marcas. Por supuesto que la presión siempre está, pero todos los que competimos tenemos esa presión por ganar.



Ardusso en palabras...

Espero hacer una buena dupla con Ciantini. No me cambia tenerlo a él o a Spataro, me enfoco en mi trabajo. Con Emiliano tuve una muy buena estadía, salvo el caso puntual en Rafaela donde no nos pusimos de acuerdo o no nos entendimos. Pero siempre tuvimos una buena relación como compañero.

A Rossi se le presentó una buena oportunidad de correr en Brasil y la tomó, así que le deseo lo mejor. Lo felicito ante tamaña decisión porque no debe ser fácil irse de la categoría más importante del país. Pero en lo personal no me cambia que él no esté.

El TC es muy difícil y hay que ganarle a todos, no solo a uno. Soy competitivo, lo tengo en mi espíritu, quiero ganar siempre. Ser campeón de TC no es para cualquiera, y yo siento que estoy preparado para eso. Nos dedicamos 100% para lograrlo.

PROTECCIÓN de piernas



En 2020 los autos de Turismo Carretera incorporarán un dispositivo para proteger las extremidades inferiores y mejorar la seguridad pasiva. Acá los detalles de este elemento que ya tienen algunos autos y próximamente será de uso obligatorio.

Texto: **Gonzalo Giorgi**

» La ACTC sigue incorporando elementos de seguridad pasiva para aumentar cada vez más la protección de los pilotos dentro de los autos de Turismo Carretera (y del resto de las categorías de la entidad). **En 2020 será de uso obligatorio el nuevo dispositivo de protección de piernas, que ya tienen colocados algunas unidades** y que -según el proveedor- estará disponible para todo el parque del TC a partir de la 3ª fecha a disputarse a fines de marzo en Concordia.

El elemento **fue desarrollado para que, ante un impacto, absorba energía, las piernas queden contenidas y no golpeen contra las partes del auto.** Está fabricado **con una estructura plástica de material compuesto y tiene material de absorción de energía en todas sus partes internas.** Además **cuenta con apoyapie izquierdo con superficie reductora de energía**, que suplanta el de metal rígido que se suelda a la estructura del vehículo. Mientras que **en la parte superior tiene un puente de contención que es de fácil extracción para los equipos de rescate**, a través de trabas y seguros que soportan el uso intensivo.

El proyecto para la protección de piernas comenzó a desarrollarse como consecuencia del fuerte accidente entre **Santiago Mangoni** y **Mathías Nolesi** en la 4ª fecha del torneo 2017 en Olavarría, hecho disparador de un paquete de medidas de seguridad que se fueron implementando en distintas etapas. Aunque la idea de salvaguardar los miembros inferiores venía de antes e incluso ya se habían probado algunos dispositivos décadas atrás.

Los equipos técnicos y médicos de la ACTC trabajaron en conjunto con diferentes proveedores para desarrollar y probar el nuevo elemento a lo largo de las últimas 2 temporadas. Y la responsabilidad de fabricar el dispositivo en forma exclusiva recayó finalmente en la empresa Vroom, que es la encargada de producir también la protección lateral que llevan todos los vehículos de la entidad teceísta.

Los golpes y lesiones en los pies y piernas son comunes en los accidentes con este tipo de autos. Pasó por ejemplo, en 2018 con **Juan Tomás Catalán Magni** (fisura en un cartílago de la planta del pie izquierdo) en el accidente múltiple de La Pedrera y con **Matías Rossi** (contusión en pie izquierdo) cuando lo chocó Lionel Ugalde en Olavarría tras quedar cruzado en pista. También en 2019 con **Germán Todino** (fractura de metatarsiano del cuarto rayo en pie izquierdo) cuando golpeó contra un muro en la carrera de TC Pista en Paraná.

Armour, cuya traducción del inglés es armadura, es la denominación comercial que le dio Vroom a este producto de seguridad. **El prototipo fue testeado durante 2019 por Federico Pérez en el Dodge de TC del Dole Racing**, el equipo de los hermanos Jakos que tienen a cargo la fabricación de los autos homologados de la ACTC. *"Se puede decir que los TC ahora tienen una verdadera célula de supervivencia, con las nuevas butacas de diseño y tecnología más avanzadas en conjunto con esta protección de piernas. Que sumado a las redes que contienen los brazos y la protección lateral en*

BUTACA MONOLÍTICA



En 2007, se desarrolló un prototipo de butaca monolítica de carbono, similar a la que se utiliza en la **Fórmula 1** y en el **DTM**. Justamente de la categoría de turismo se captó esta idea para implementarla en el TC y que el piloto vaya contenido íntegramente dentro de esta célula de supervivencia, con restricción en los movimientos de las extremidades y la cabeza. **El peso del conjunto llegaba aproximadamente a los 25 kilos y la célula tenía cerca de 40 milímetros de material deformable** (kevlar y poliuretano expandido) en sus laterales. En tanto que por fuera estaba revestida en carbono. En la parte superior tenía una tapa extraíble y un sistema para liberar la columna de dirección que estaba vinculada mediante un estriado, para facilitar el trabajo en los equipos de rescates. El proyecto no prosperó por falta de fondos para continuar el desarrollo. Faltaba lograr la adaptación para un auto de TC, evaluar los medios de evacuación ante un accidente, y por último establecer los costos para su producción.

los pontones hizo aún más seguros estos autos", le dijo **Andrés Pagano**, responsable de Vroom a **SoloTC**. Sin olvidar, claro, las mejoras estructurales en la parte delantera del auto (con la evolución de los canalizadores) y la trasera (refuerzo en el tanque de combustible), entre otras cosas. Por el momento la protección de piernas es de uso opcional mientras se terminan de fabricar para la la totalidad del parque del TC, pero en estas 2 primeras fechas ya estuvo colocada en algunas unidades. Mientras tanto, los autos que no la tengan deben cargar 8 kilos de lastre, equivalentes al peso de este elemento.

INSTANTÁNEA

Hace tiempo que en el TC se viene analizando la posibilidad de incorporar una protección para las piernas. Por ejemplo, Guillermo Ortelli probó un prototipo en 2003, cuando aún había acompañantes.



La consulta de Juan Manuel Fangio a Marcos Ciani fue el comienzo de la historia de la famosa Coloradita de Juan Manuel Bordeu, que le dio el campeonato a Chevrolet después de 25 años de sequía.

"¿Qué vas a hacer con ese Chevrolet?"

Texto: **Martín Iriarte**
Fotos: **El Gráfico**

» *"¿Qué vas a hacer con ese Chevrolet?"*. Esa simple pregunta que **Juan Manuel Fangio** le hizo a **Marcos Ciani** en su taller de Venado Tuerto, fue el puntapié inicial de una historia que cambió el rumbo de los acontecimientos en el Turismo Carretera. Corría el año 1962, Fangio ya se había retirado del automovilismo después de cosechar 5 títulos mundiales de Fórmula 1 y por entonces apadrinaba a su coterráneo **Juan Manuel Bordeu** a quien había llevado a competir a Europa a fines de los '50 y que


El 3 de marzo se cumplieron 57 años del debut de Bordeu con esta cupé Chevrolet, que le devolvió el título a la marca después de una larga sequía.

16 victorias logró Bordeu con La Coloradita. Además del título en el '66, alcanzó el subcampeonato en el '64 y el 3º puesto en el '63.

por entonces se preparaba para iniciar su camino en la máxima categoría de Argentina. *"Ese Chevrolet"* al que hacía referencia Fangio era una cupé modelo '47 que Ciani había comenzado a preparar. *"Yo le comenté que tenía idea de venderlo porque quería correr con Dodge. Fangio me lo compró enseguida, ese auto luego se convirtió en la famosa Coloradita con la que Bordeu ganó el campeonato de Turismo Carretera en 1966"*, le reveló Ciani a **SoloTC** en una entrevista publicada en julio del 2007. Fangio trasladó el auto al taller de su hermano **Rubén** en Balcarce. Allí lo armaron junto a **Ernesto Polverino**. La primera vez que Bordeu compitió con esta cupé fue el 3 de marzo de 1963 en la Vuelta de Olavarría, una competencia que también quedó en la historia del TC porque ese día perdió la vida **Juan Gálvez**. El debut triunfal de la cupé fue unos meses más tarde, el 4 de agosto en la Vuelta de Junín. Pero el hecho más trascendental se gestó en 1966 cuando Maneco logró ponerle fin a la era más exitosa de Ford en toda la historia de la "máxima". En una temporada que tuvo 36 carreras, el balcarceño arrancó el campeonato en la 12ª fecha. Pero en aquel entonces el reglamento computaba las 10 mejores actuaciones de cada piloto. Y Bordeu sacó provecho de esa curiosa regla: de las 22 competencias que disputó, ganó 9 sumando 90,5 puntos contra 77 de los hermanos **Dante** y **Torcuato Emiliozzi** que con la mítica Galera habían alcanzado 4 títulos consecutivos. De este modo Chevrolet volvió a lograr el título después de 25 años y, vaya paradoja, de la mano de otro balcarceño, ya que el último campeón había sido el mismo Fangio en 1941. Justamente la temporada del '66 marcó un quiebre en la historia del TC con el desembarco de los primeros autos compactos que de a poco fueron desplazando a las tradicionales cupecitas. Es por eso que Bordeu y Fangio decidieron aggiornar la cupecita modificando la estructura original: le colocaron un parabrisas de Peugeot 404 y la cola también fue remodelada siguiendo las líneas originales de la Ferrari Dino diseñada por Pininfarina. El auto recién retornó a las pistas en 1967, en pleno auge de los Torino. Sin embargo, poco pudieron hacer para torcer una historia que estaba juzgada: rápidamente las cupecitas pasaban a ser historia en la categoría. La temporada 1968 fue la última de Bordeu junto a La Coloradita. Apenas un 3º puesto en Buenos Aires detrás de las Liebres de **Gastón Perkins** y **Eduardo Copello** fue la última muestra de protagonismo de un auto que hizo los méritos suficientes como para dejar una huella imborrable en el Turismo Carretera. ✖

i Bordeu le dio el 3º título de la historia a Chevrolet. Los anteriores habían sido de Fangio en 1940 y 1941. Cortó una sequía de 25 años sin títulos para la marca. En ese lapso, Ford logró 19 campeonatos seguidos.



La carrera en Centenario con cambio obligatorio de 2 neumáticos fue la 1ª de las 3 especiales que habrá en 2020. (Foto: ACTC)

Fórmulas especiales

El Turismo Carretera sigue apostando a distintos formatos para darle un condimento extra a los espectáculos en pista. En los últimos 7 años se disputaron 22 carreras especiales, y para esta temporada hay confirmadas 2 más.

Texto: **Ariel Caltana**

» La carrera especial que se disputó este fin de semana en Neuquén fue la 1ª de las 3 que confirmó la ACTC para este campeonato. La próxima será en la 9ª fecha del calendario en Rafaela con la carrera de Los Millones, donde el ganador se lleva un cheque equivalente a 2 millones de pesos. Mientras que una fecha más tarde, en el cierre de la Etapa Regular en San Juan donde se definen los 12 clasificados a la Copa de Oro, se disputará por 2º año consecutivo el Desafío de las Estrellas, con la grilla armada por sorteo. Según pudo averiguar **SoloTC**, la dirigencia analizó la opción de sumar una más en la 4ª fecha en Toay con cambio obligatorio de neumáticos, aunque por el momento fue descartada.

De este modo la ACTC ratificó su política de apostar a nuevos formatos de competencia para intentar aportar un poco de show y otros condimentos a los espectáculos en pista, teniendo en cuenta que en líneas generales las carreras "normales" suelen ser monótonas y con pocos sobrepasos en la punta. En los últimos 7 años el Turismo Carretera disputó un total de 22 carreras especiales. La primera fue en agosto del 2014 con el cambio de 1 neumático en Olavarría que ganó **Josito Di Palma** (Torino). Del 2015 al 2018 hubo 4 especiales por temporada con diversos formatos: cambio de 1 o 2 neumáticos, recarga de combustible, de larga duración, doble Final y carrera de Los Millones. En 2019 la cantidad se redujo a 3, al dejar de disputarse los maratónicos y costosos 1000K. Dentro de todos los formatos que se pusieron en práctica, las más destacadas fueron las 3 carreras de larga duración: en 2016 se realizaron los 500K de Olavarría que ganó **Matías Rossi** (Chevrolet). Mientras que en 2017 y 2018 se disputaron los 1000K de Buenos Aires con victorias de **Juan Manuel Silva** (Ford) y **Agustín Canapino** (Chevrolet). No volvieron a disputarse por los altos costos que implica afrontar una competencia que equivale a 7 de las tradicionales. A su vez, el Desafío de las Estrellas es la que más controversias sigue generando porque la grilla de la carrera se define mediante el azar, por sorteo. Los pilotos la miran de reojo, especialmente los primeros del ranking que por reglamento largan en los últimos puestos. No obstante los antecedentes mostraron que las carreras fueron entretenidas justamente por el espectáculo que brindan los que avanzan desde el fondo. Pero desde el 2019 la ACTC le agregó un condimento extra: decidió que se dispute en la última fecha de la Etapa Regular donde se definen los 12 clasificados a la Copa de Oro. Es decir que el destino de muchos candidatos que pugnan por clasificar al minitorneo está supeditado a la suerte que tengan a la hora de extraer la bolilla del copón, y durante la carrera deben luchar por un lugar largando desde los últimos puestos de la Final. ✖

22 **carreras con formato especial se disputaron desde el 2014 hasta la actualidad. Este año llegarán a 24 con la competencia de Los Millones en la 9ª fecha en Rafaela (el 2 de agosto) y el Desafío de las Estrellas en la 10ª en San Juan (el 23 de agosto).**



RUS®

RIO URUGUAY SEGUROS

60 Años

El poder del TORO

Texto: **Ariel Caltana**
Fotos: **Jorge Marchesin**





Juan Cruz Benvenuti paseó su contundencia en la carrera especial de Neuquén: sumó todos los puntos en juego, le dio la 2ª victoria consecutiva a Torino y es el nuevo escolta de Facundo Ardusso en el campeonato. Los Toros mandan en todos los frentes.

La crónica | Fecha 2

Autódromo **"Parque Ciudad de Neuquén", Centenario | 20.000** espectadores

26º

Infraestructura **B**
Organización **B**
Espectáculo **R**

Juan Cruz Benvenuti se quedó con la sangre en el ojo después del trompo que hizo en la 3ª serie de la fecha anterior en Viedma mientras peleaba por la victoria con **Gastón Mazzacane**. Porque ese error le impidió sacar provecho del potencial que tenía su Torino. Ese que pudo evidenciar de algún modo en la Final, donde largó 29º y avanzó 19 lugares para terminar en el 10º puesto. Por eso que en la previa a esta carrera especial en Neuquén –con cambio obligatorio de los 2 neumáticos derechos- tenía mucha confianza: *"Creo que vamos a ser candidatos"*, vaticinó en una nota con el diario local La Mañana de Neuquén. Esa sensación que tenía en la previa se cristalizó rápidamente el viernes cuando bajó el récord del circuito, con un tiempo que además le permitió asegurar su 1ª pole position en la "máxima". Es que el Toro *Rosso* mostró este fin de semana un nivel superior al resto. Aún cuando no logró cerrar la serie más rápida (el más veloz fue **Valentín Aguirre**) por la suciedad que había en la pista, se anotaba como fuerte postulante a la victoria en la carrera. Lo único que a priori podía obstaculizar su intención de subir a lo más alto del podio, era que su equipo fallara a la hora de la parada en boxes para realizar el cambio de neumáticos. Juan Cruz pegó de entrada y saltó a la punta en la largada aprovechando que el Dodge de Aguirre dobló ancho en el primer curvón. Desde que tomó las riendas de la carrera hasta que ingresó a boxes al recambio de gomas en la vuelta 9, aceleró a fondo y le sacó 3 segundos de ventaja a su escolta. Después de una rápida parada en boxes logró salir a pista delante de sus rivales más directos. *"me saco el sombrero por este equipo: Fue todo perfecto, desde el taller hasta el trabajo en boxes"*, expresó el piloto de 23 años, que desde su debut como piloto titular en el Turismo Carretera en 2018 corre en el Laboritto Juniors. Benvenuti debió lidiar hasta el final con la férrea presión del Ford de **Mariano Werner**, que entró al recambio en boxes estando 3º y salió como nuevo escolta del líder. *"Werner me trajo cortito, pero estaba muy tranquilo con el rendimiento de mi auto. Si no cometía un error como el de Viedma confiaba en que no se me iba a escapar"*, reconoció Benvenuti, que alcanzó su 2ª victoria en 19 carreras en el TC: la anterior había sido en la 3ª fecha del certamen 2018 en Concepción, el día que le dio a Torino la victoria Nº100 en el Turismo Carretera. Claro que este no es el mismo auto de su primer triunfo. En diciembre la escudería de la familia Laboritto le compró a **Alan Ruggiero** el Toro con el que logró 3 victorias en la temporada 2018. Lo desarmaron por completo e hicieron un repaso total de la unidad bajo la supervisión técnica de Fernando Laboritto, que desde este torneo ejerce el doble rol de dueño de equipo y chasista. El resultado de los trabajos quedó expuesto en esta carrera especial de Neuquén con un auto firme y contundente, con la motorización del legendario Johnny que ya suma 73 éxitos en la categoría. Juan Cruz saltó al 2º puesto del campeonato detrás del líder **Facundo Ardusso** (Torino) y se ilusiona con objetivos más ambiciosos.

EL GANADOR

Juan Cruz Benvenuti

- Debut: 6/8/2017 en Buenos Aires (invitado 1000K).
- 19 carreras
- 2 victorias
- 2 series
- 3 podios
- 2 récords de vuelta

i

Esta es la 5ª vez en la historia que Torino comienza el campeonato ganando las 2 primeras carreras. Las anteriores fueron en 1969 (Rodríguez Canedo y Perkins), 1970 (Copello), 1971 (Di Palma) y 2017 (Santero y Josito).

EL TACÓMETRO



Mariano Werner se recuperó rápido de la exclusión en Viedma y ratificó la performance que había mostrado en la 1ª fecha. Logró su 5º podio en Centenario y ratificó que es la carta fuerte de Ford en el torneo.



Facundo Ardusso sacó a flote una fecha que empezó mal el viernes cuando le retiraron el tiempo de clasificación por girar con 2 gomas de su compañero. El Flaco largó 8º, avanzó al 7º puesto y con los puntos sumados se mantiene al frente en el torneo.



Guillermo Ortelli volvió a quedar lejos de los puestos de vanguardia: arribó 13º y sumó su 50ª carrera sin éxitos en la "máxima", la peor racha de toda su historia en la categoría.



Benvenuti festejó "en el patio de su casa", en un fin de semana perfecto, donde ganó todo lo que se puso en juego.

Benvenuti entró apenas se habilitó el ingreso a boxes en la vuelta 10. Su equipo fue uno de los más rápidos.

El lamento de Castellano

Castellano no pudo repetir el buen trabajo que tuvo en boxes en otras carreras con cambio de neumáticos. En los entrenamientos habían logrado un buen tiempo, con 17 segundos, para el reemplazo de las 2 ruedas, pero en carrera se le trabó una tuerca y el proceso tardó 35 segundos. *"Una lástima porque con tiempos normales para la parada en boxes estaba para terminar en el 3° puesto"*, se lamentó Castellano que terminó 11°.

Ardusso fue el que menos tardó en boxes gracias a un buen trabajo del equipo Renault en el cambio de gomas.

LOS 10 MÁS RÁPIDOS EN BOXES

Piloto	Equipo	Marca	Tiempo	Dif.
Ardusso	Renault Sport Torino Team	Torino	43s347	-
Werner	Fadel Memo Corse	Ford	43s847	0s500
Mazzacane	Dole Racing	Chevrolet	44s863	1s516
Mangoni	Mangoni Competición	Chevrolet	45s108	1s761
Ortelli	JP Carrera	Chevrolet	45s908	2s561
Ugalde	Ugalde Competición	Torino	46s213	2s866
Pernía	Alifraco Sport	Torino	46s369	3s022
Bonelli	Bonelli Competición	Ford	46s449	3s102
Canapino	Speed Agro Racing	Chevrolet	46s927	3s580
Benvenuti	Laborito Jrs.	Torino	46s966	3s619

*** Los tiempos corresponden al tiempo total desde que el auto entra a la calle de boxes hasta que sale a pista.**





Esta vez no fueron 6 sino 4 los mecánicos habilitados para hacer el recambio .



AGUIRRE

Penamos mucho en el cambio de los neumáticos y eso nos hizo perder muchas posibilidades. Lo positivo es que estoy 4º en el campeonato.

EL REGLAMENTO ESPECIAL

Estas fueron las reglas más destacadas de la competencia con cambio obligatorio de los 2 neumáticos derechos.

> Se sorteó previamente el orden de ubicación de los autos en boxes, así se definieron los ingresos en las vueltas pares o impares.

> La detención fue entre las vueltas 9 y 20 inclusive. Los de boxes impares debieron ingresar en las vueltas 9, 11, 13, 15, 17 y 19. Los pares cumpliendo en la 10, 1, 14, 16, 18 y 20. Libre elección de la vuelta de ingreso.

> Hubo 4 mecánicos en lugar de los 6 habituales por cuestión de seguridad, ya que al haber menos gente en la calle de boxes se bajó el riesgo de accidentes. Los equipos redujeron costos porque no todos cuentan con esa cantidad de mecánicos. A su vez, esta medida generó que los tiempos de recambio fueran más extensos que otras especiales donde hubo 6 auxiliares por auto.

> Fue obligatorio el uso de una luz identificatoria en la parte delantera derecha del parabrisas, la misma que utilizaron los autos en los 1000K de Buenos Aires 2018. Los autos con luz verde debieron ingresar en vueltas pares, y los de luz roja en impares.

> En la detención, los únicos trabajos extras al cambio de gomas es la limpieza del parabrisas y la entrada del aire al canalizador del radiador, cualquier otro trabajo se realiza adentro del box.

> La prioridad de tránsito en la calle rápida de boxes la tiene el auto que realiza la maniobra de salida, luego de haber cambiado los neumáticos, por sobre el auto que ingresa al recambio.

Apuntes del especial

> Castellano fue el 1º de box impar en ingresar cumplida la vuelta 9. En tanto que Benvenuti entró 1º de los de box par en el giro 10.
> De los 5 primeros en la Final, los mecánicos de Werner fueron los más rápidos en el momento del recambio. Luego siguieron los de Mazzacane, Mangoni, Canapino y Benvenuti.
> Canapino y Werner decidieron ingresar en la 2ª vuelta permitida de cada grupo: el campeón entró en el giro 11 y Werner en el 12. Cuando el piloto de Ford saltó a la pista lo hizo detrás del líder Benvenuti.
> Hubo 6 líderes diferentes en pista: Aguirre, Benvenuti, Werner, Pernía, Ugalde y Ebarlín.
> Bonelli fue recargado con 10 segundos porque el equipo cambió una goma izquierda en la calle de boxes cuando el reglamento estipulaba que debía hacerlo dentro del box.
> Fontana y Ventricelli recibieron 30 segundos de recargo porque entraron a boxes en la vuelta equivocada.

Volvió Canapino

La CAF de la ACTC dejó sin efecto a la suspensión provisoria aplicada a **Alberto Canapino**, quien pudo retornar a los autódromos a partir de esta fecha en Neuquén. El preparador campeón del Turismo Carretera estuvo casi 7 meses sin poder asistir a carreras fiscalizadas por la ACTC (la última había sido el 25 de agosto de 2019 en San Juan) porque, según trascendió, tuvo una fuerte discusión con un auxiliar del sector de gomería en la 10ª fecha del torneo pasado en El Villicum, porque no le habrían permitido acceder a la información de los números de gomas que le tocó a cada piloto en el sorteo. *"Fue duro no estar, así que lo disfruto y mucho. Cuando a uno le pasa algo malo, y lo sufre, se valora un poco más estar nuevamente en el TC, con mi hijo, con el equipo de trabajo. Cuando llegué a Neuquén pensé qué lindo hubiera sido estar acá en diciembre del año pasado cuando se consagró Agustín"*, expresó el chasista arrecifeño, que durante su ausencia montó un centro de operaciones en el living de su casa: instaló 4 monitores desde donde pudo seguir los parciales de tiempo y la transmisión de TV en vivo, analizar los datos de telemetría y mantener videoconferencias con Agustín, su socio Guillermo Cruzzetti y el motorista Lucas Alonso. Ah, y hasta veía una cámara que mostraba los trabajos sobre el auto en el box.

Una demora les complicó la fecha

El camión del equipo de **Omar Martínez** que transportó al Ford de **Mauricio Lambiris** y al Torino de **Carlos Okulovich** fue demorado por Gendarmería en Granadero Baigorria (Santa Fe) por cuestiones de documentación y los autos recién llegaron al circuito de Neuquén el viernes a las 11:30 de la mañana, 20 minutos antes del inicio del primer entrenamiento de TC. *"Apenas pudieron poner la trompa en los autos y salimos así, crudos, desconfigurados. El viernes nos abocamos a trabajar en todo lo que no pudimos hacer el jueves, pero nos complicó todo el fin de semana"*, contó Lambiris, que giró en la 1ª tanda con un amortiguador mal puesto. Por supuesto que este retraso incidió negativamente en el rendimiento de ambos autos: Okulovich clasificó 34º a más de 1 segundo y medio del *poleman*, mientras que Lambiris quedó 41º a más de 2 segundos; y en carrera terminaron 32° y 20°, respectivamente.





Benvenuti, trofeo en mano, junto a Fernando y Johnny Laboritto.

La receta del Laboritto Juniors

El Laboritto Juniors tiene una receta que no tiene secretos: atención exclusiva en todos los frentes. A partir de este año **Fernando Laboritto** ejerce el doble rol de dueño de equipo y chasista. A él se suma la motorización de su padre **Johnny**, el preparador más exitoso de la historia del TC (logró su triunfo número 73). El resultado quedó reflejado este fin de semana en Neuquén con un Torino que estuvo un paso adelante del resto. *"El trabajo del equipo es la clave, son unas fieras: tengan en cuenta que esta es la 2ª carrera de Fernando como chasista, que es muy meticuloso en todo. Ni hablar de los motores de Johnny que son un cañón"*, dijo el ganador que le dio a la escudería de Dolores el 7º triunfo en la "máxima", todos con Torino.

LA REMONTADA



Juan José Ebarlín terminó último en la 3ª serie y debió largar desde el puesto 43º en la Final. El piloto de Chevrolet fue el que más avanzó durante las 25 vueltas de carrera para llegar en el 26º puesto.

LARGÓ 43 ▸ LLEGÓ 26



EL PARQUE | 47 autos

Ford	15
Torino	13
Chevrolet	11
Dodge	8

Las 4 especiales

Estas son las 4 carreras que el TC disputó con el cambio de 2 neumáticos obligatorios.

Fecha	Lugar	Ganador
02/4/17	Olavarría	M. Rossi (F)
11/3/18	Neuquén	J. Castellano (D)
03/3/19	Neuquén	V. Aguirre (D)
08/3/20	Neuquén	J.C. Benvenuti (T)

22 carreras especiales disputó el Turismo Carretera desde 2014 cuando la ACTC volvió a implementar este tipo de competencias con diferentes modalidades. En 2020 habrá 2 más: 9ª fecha la carrera de Los Millones en Rafaela y la 10ª con el Desafío de las Estrellas en San Juan, con la grilla de partida definida por sorteo.

Centenario será sede del GP Coronación el 29 de noviembre.

Las voces del podio





2º | Werner

Son de esos podios que no te terminan de dejar contento. Todavía me dura la calentura por lo que pasó en la fecha pasada en Viedma. Le hemos puesto mucho esfuerzo y sacrificio, porque el desgano era muy grande.

1º | Benvenuti

Haber ganado de esta forma en Neuquén es más que un sueño. Pensé que me iba a costar mucho repetir la victoria. Estaba muy confiado después de lo de Viedma, el error que cometí me hizo venir más fuerte a Centenario.

3º | Canapino

Fue una gran carrera, un poco enredada pero avancé y llegué al podio. Me complicó bastante 'Josito', que venía rezagado, y me costó pasarlo. Faltando 2 curvas arriesgué, había visto que a Mangoni no le iba bien el auto ahí y pude superarlo.



Duelo aparte entre los Chevrolet de Mangoni (4º), Mazzacane (5º) y Canapino (3º) por el último lugar en el podio.

El fenómeno del TC: ¡47 autos en Neuquén!

La 2ª fecha en Neuquén tuvo 47 autos en la pista, 2 más que en la apertura del campeonato en Viedma. Esta es la 2ª carrera con mayor cantidad de participantes de los últimos años, detrás de la 6ª fecha de 2019 en Rafaela con 49. En cuanto a cantidad de participantes, es el mejor inicio de los últimos 7 años con un promedio de 46 por fecha (en Viedma hubo 45). La última vez que se llegó a esta cifra fue en el torneo 2013 con un promedio de 49 en las 2 primeras carreras. Esta estadística refleja el gran momento que atraviesa la categoría, pero a su vez no deja de sorprender por el alto costo que implica participar en la "máxima", donde los presupuestos que manejan algunos pilotos *top* llegan al 1,5 millones de pesos por carrera (algunos corren por menos). El incremento en la cantidad de participantes viene en alza desde el 2019 donde hubo un promedio de 42,6 pilotos por fecha, una cifra que superó la media del 2017 y 2018. Números que reflejan que el Turismo Carretera excede el complejo contexto económico que atraviesa el país.

Canapino se ganó el podio



Agustín Canapino salió de boxes luego del recambio posicionado en el 5º puesto de la carrera detrás de **Gastón Mazzacane** y **Santiago Mangoni**. Lejos de los líderes **Juan Cruz Benvenuti** y **Mariano Werner**, los 3 pilotos de Chevrolet tuvieron un duelo aparte durante casi 14 vueltas. Pero el actual campeón de "máxima" sacó a relucir –una vez más- todo su talento conductivo para ejecutar a su 2 rivales en las últimas curvas del giro final para ascender al último escalón del podio. *"Fue una carrera muy loca para mí: primero tuve una lucha muy cerrada con Aguirre, después me costó mucho superarlo a Mazzacane, y en la anteúltima curva lo pasé a Mangoni que ya no tenía ritmo"*, contó el Titán que recuperó terreno luego del abandono en la 1ª fecha y saltó al 10º puesto del campeonato.

Retornos y ausencia

Para esta fecha volvieron **Lionel Ugalde** (Torino) y **Diego De Carlo** (Chevrolet) que no corrían desde la última fecha del 2019 en este mismo circuito. Además retornó **Matías Rodríguez**, ausente desde el 2016, con un Dodge atendido por el LCA (ex Donto Racing). Mientras que **Mariano Altuna** (Chevrolet) no participó por motivos presupuestarios.

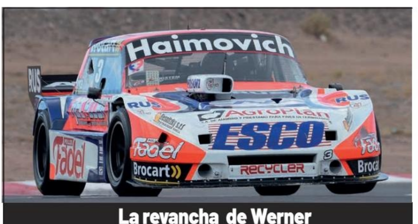


MANGONI

Venía muy bien. Entré a boxes 6º y salí 3º. Después fue muy peleada la carrera con Mazzacane, girando muy parecidos. Sobre el final, entré un poquito pasado y Agustín me tiró los campeonatos encima y me pasó muy bien.

BIG DATA |

- Esta es la 11ª carrera del TC en Centenario. La 1ª fue el 18/4/2010 que ganó **Lionel Ugalde** (Ford). El Óvalo lidera la estadística con 4 éxitos, Chevrolet 3, Dodge y Torino 2 cada una.
- Nunca se repitió ganador: Ugalde, Werner, Ponce de León, Ortelli, Rossi, Canapino, Josito Di Palma, Castellano, Aguirre, Silva y Benvenuti.
- Werner es el que más podios acumula en Centenario con 5: ganó 1 carrera, logró tres 2º puestos y un 3º.



La revancha de Werner

Mariano Werner se recuperó rápido del domingo negro que tuvo en Viedma cuando fue excluido después de ganar por anomalías en el carburador de su Ford. El entrerriano volvió a ser protagonista en Neuquén: clasificó 2º, ganó su serie y en la carrera tuvo una buena parada en el recambio de neumáticos (quedó 2º detrás de Ardusso entre los más rápidos en boxes) que le permitió avanzar 1 puesto para saltar a la pista como escolta del líder Benvenuti. Werner presionó hasta donde pudo pero nunca encontró el hueco para arrebatarle la victoria al piloto de Torino. De todos modos logró su 5º podio en este circuito y sumó un buen colchón de puntos para ubicarse 13º en el certamen. *"Esto es una recompensa por todo lo que pasó en Viedma, la verdad es que en un momento me dieron ganar de dejar... Pero le pusimos mucho ánimo y acá está el resultado"*, cerró el piloto del Fadel Memo Corse.



MAZZACANE

Me da bronca no haber podido terminar en el podio. Ataqué al máximo a Mangoni y en esa pelea me fui un poquito ancho y ahí aprovechó para superarme Canapino.

Aguirre (6º) fue el mejor de Dodge.



Cambios en el Donto Racing

A partir de esta fecha el Donto Racing pasó a llamarse LCA Racing. El nombre surge de los apodos de las 3 cabezas del equipo: **Laureano Campanera** (Laucha), **Ezequiel Burani** (Coco) y **Alcides Piatti** (Alchu). Pero el team tuvo más novedades: en esta carrera se incorporó **Matías Rodríguez** para manejar un Dodge. Por su parte, **Juan Manuel Silva** reemplazó a Johnny Laborito por Machete Esteban en la atención del motor. Mientras que **Matías Jalaf** – que corre en el equipo "satélite"- reemplazó al motorista Claudio Garófalo por Santiago Joaquín.

Ortelli: 50 fechas sin ganar

Guillermo Ortelli había quedado conforme con una prueba que realizó en Olavarría previo a la 2ª fecha en Neuquén. El séptuple campeón del TC viajó ilusionado con la posibilidad de volver a pelear en los puestos de vanguardia. Sin embargo el puesto 28 en la clasificación a casi 1 segundo y medio de la punta desmoronó cualquier expectativa previa. *"El auto no va mal, pero quedé lejos en los tiempos. Habrá que seguir trabajando, no queda otra"*, dijo resignado el máximo ídolo de Chevrolet que en carrera finalizó 13º y sumó su 50ª fecha sin ganar en la "máxima". Su última victoria fue el 2 de octubre de 2016 en Concepción, y la última vez que subió al podio fue en la 1ª fecha del campeonato pasado en Viedma.































BAÑOS QUÍMICOS

ALQUILER EN TODO EL PAÍS.
OBRA Y EVENTOS.

Stock permanente para entrega inmediata. Servicio los 365 días del año; con la más moderna flota de vehículos.







HABITÁCULOS MÓVILES

VENTA Y ALQUILER

Estaciones de reciclaje, aulas modulares, Oficinas, Vestuarios, Sanitarios, Comedores, Boleterías, Pañoles de herramientas, almacenaje gral., archivos, duchas, etc.

ECOSAN S.A. - Casa Central
Fábrica, Alquiler y Venta
J.J. Urquiza 1500 (B1611ISD)
Don Torcuato, Bs As, Argentina

Bases Operativas con Stock: Chubut Córdoba, Neuquén, Tucumán, Rosario, San Nicolás, Bahía Blanca, Mendoza, Pergamino, Mar del Plata, Santiago de Chile.

Tel 011 4846-0995 | info@ecosan.com.ar
www.ecosan.com.ar





1ª tanda	☀	29 ºC ambiente / 37,6ºC pista	25 km/h
2ª tanda	☀	28ºC ambiente / 40,9ºC pista	42 km/h

TORO volador

Juan Cruz Benvenuti resolvió la clasificación en la primera tanda del viernes con un Torino muy contundente que le permitió batir el récord del circuito y quedarse con su 1ª pole position en el TC.

» **Juan Cruz Benvenuti** cerró 2 vueltas muy rápidas con su Torino en la clasificación del viernes, pero la última dejó a todos sus rivales preocupados: no solo bajó 43/100 el récord del circuito que tenía **Facundo Ardusso** (Torino) desde la última fecha del 2019, sino que le sacó 6/10 al 2º, **Mariano Werner** (Ford), dueño de la pole position en Viedma. Una ventaja algo inusual en tiempos donde la paridad reglamentaria marca el rumbo en el Turismo Carretera. Vale como ejemplo la clasificación en la 1ª fecha donde 32 de los 45 autos en pista quedaron encerrados en el segundo de tiempo. Pero la contundencia del Toro Rosso de Benvenuti fue tan marcada que apenas 11 rivales pudieron terminar en el segundo de clasificación al finalizar la tanda del sábado. Es cierto que en la 2ª tanda alguno de sus rivales más directos lograron acercarse: Werner achicó a 2/10 la diferencia, y **Valentín Aguirre** (Dodge) –que logró 2 pole position en este circuito- avanzó del 7º al 3º puesto y quedó a 3/10. Pero la ventaja que marcó el viernes le permitió al piloto de 23 años llevarse su 1ª pole position en 19 carreras en la "máxima" con el mismo Torino con el que **Alan Ruggiero** logró 3 victorias en 2018. Un auto que el Laboritto Juniors compró en diciembre y lo actualizó por completo para el inicio de este campeonato, bajo la atención técnica de Fernando Laboritto y la motorización de su padre Johnny. El "1" de Benvenuti reafirmó el dominio que viene teniendo Torino en clasificación, con 3 pole position consecutivas. ✖

i

Torino dominan las clasificaciones en Centenario con 4 pole position: 2 con Josito Di Palma (2014 y 2017), Ardusso (2019) y Benvenuti (2020). Siguen Ford y Dodge con 3 y Chevrolet con 1.



INSTANTÁNEA



En la tanda del viernes, **Facundo Ardusso** había finalizado 4º y su compañero **Diego Ciantini** 12º. Pero en la verificación técnica les quitaron los tiempos porque comprobaron que giraron con los neumáticos cambiados: el Flaco usó 2 de su coequipier, y viceversa. *"Fue un error del equipo que no debe volver a ocurrir"*, dijo Ardusso que el sábado terminó 7º, mientras que el balcarceño clasificó 20º.

CLASIFICACIÓN FINAL

Pos.	Piloto	Marca	Tpo./Dif.
1°	Benvenuti, Juan C.	Torino	01m27s521
2°	Werner, Mariano	Ford	0s213
3°	Aguirre, Valentín	Dodge	0s305
4°	Canapino, Agustín	Chev.	0.608
5°	Urcera, José M.	Chev.	0s624
6°	Castellano, Jonatan	Dodge	0s836
7°	Ardusso, Facundo	Torino	0.881
8°	Mangoni, Santiago	Chev.	0s897
9°	Mazzacane, Gastón	Chev.	0.967
10°	Agrelo, Marcelo	Torino	0s968
11°	Trosset, Nicolás	Dodge	0.985
12°	Santero, Julián	Ford	1s034
13°	Pernía, Leonel	Torino	1s075
14°	Gini, Esteban	Torino	1s095
15°	Savino, José	Ford	1s116
16°	Ugalde, Lionel	Torino	1s156
17°	Ferrante, Gastón	Torino	1s209
18°	De Benedictis, Juan	Ford	1s236
19°	Bonelli, Nicolás	Ford	1s244
20°	Ciantini, Diego	Torino	1s259
21°	Jalaf, Matías	Ford	1.268
22°	Costanzo, Pablo	Torino	1s294
23°	Ledesma, Christian	Chev.	1s309
24°	Di Palma, Luis J.	Dodge	1s328
25°	Silva, Juan M.	Ford	1s342
26°	Ruggiero, Alan	Ford	1s369
27°	Gianini, Juan P.	Ford	1s450
28°	Ortelli, Guillermo	Chev.	1s450
29°	Alaux, Sergio	Chev.	1s454
30°	Rodríguez, Matías	Dodge	1s460
31°	Ponte, Martín	Dodge	1s478
32°	Catalán Magni, Juan T.	Ford	1s518
33°	Della Motta, Facundo	Torino	1s533
34°	Okulovich, Carlos	Torino	1s633
35°	Nolesi, Mathías	Ford	1s834
36°	Ebarlín, Juan J.	Chev.	1s852
37°	Cotignola, Nicolás	Torino	1s854
38°	Ponce de León, Gabriel	Ford	1s886
39°	Moriatis, Emanuel	Ford	1s923
40°	Spataro, Emiliano	Torino	2s023
41°	Lambiris, Mauricio	Ford	2s183
42°	Trucco, Juan M.	Dodge	2s251
43°	Fontana, Norberto	Chev.	2s294
44°	De Carlo, Diego	Chev.	2s448
45°	Bruno, Juan M.	Dodge	2s495
46°	Dose, Christian	Chev.	2s629
47°	Ventricelli, Luciano	Ford	3s269

Promedio: 180,162 Km/h. Recargos por técnica: Ponce de León 3/10 por tapa.

BIG DATA

- Las 4 marcas se metieron en el *top4* de clasificación: Benvenuti (Torino), Werner (Ford), Aguirre (Dodge) y Canapino (Chevrolet).
- **Marcelo Agrelo** logró su mejor producción en 2 carreras como titular en el TC: quedó 10° con el Dodge del Maquin Parts.
- **Juan Manuel Silva** –último ganador en Neuquén en 2019- clasificó 25º a 1s342/1000 del líder. El Pato estrenó la motorización de Machete Esteban en reemplazo de Johnny Laboritto.

BENVENUTTI

Es una alegría enorme lograr mi primera pole position de TC en mi provincia. Es un orgullo cómo trabaja todo el equipo y merecido resultado para Fernando Laboritto en su 2° carrera como chasista.

LOS MEJORES POR MARCA

1º	Benvenuti	Torino
2º	Werner	Ford
3º	Aguirre	Dodge
4º	Canapino	Chevrolet

ENTRENAMIENTOS

1º	Mazzacane	1m29s083	Chevrolet
2º	Benvenuti	1m27s717	Dodge

CUARTO X CUARTO (los que dominaron cada grupo)

2° cuarto: Gastón Mazzacane

3° cuarto: Nicolás Trosset

4° cuarto: Marcelo Agrelo

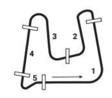
1° cuarto: Juan C. Benvenuti

LOS MEJORES X PARCIAL

PARCIAL	PILOTO	MARCA	TIEMPO	TANDA	P.P.
1	Benvenuti	T	20.296	C1	20.296
2	Aguirre	D	20.038	C2	24.140
3	Ardusso	T	22.471	C2	22.514
4	Urcera	Ch	7.343	C2	7.505
5	Werner	F	13.028	C2	13.066

C1: clasificación 1. C2: clasificación 2. PP: los parciales de la pole position.

CIRCUITO DE NEUQUÉN



1ª SERIE Benvenuti




Juan Cruz Benvenuti marcó en las 5 vueltas el potencial que mostró su Torino durante la clasificación. El gran ritmo que mostró su auto quedó plasmado en la última vuelta donde se quedó con el récord de vuelta. El piloto del Laboritto Juniors logró su primer parcial en el circuito neuquino controlando al campeón **Agustín Canapino** (Chevrolet) que lo atacó en la largada pero no quiso arriesgar de más por la suciedad de la pista. De todos modos Canapino fue el único que pudo seguirlo de cerca durante toda la serie. **Facundo Ardusso**, ganador de la apertura del torneo en Viedma, cerró el trío de punta en una batería donde hubo 5 Torino entre los 6 primeros.

DATA > 2 victorias > 19 carreras

Traté de cerrarme en la largada para no dejarle un hueco a Canapino y cuando aseguré la posición busqué hacer un ritmo rápido pese a que la pista en las primeras vueltas estaba muy sucia por la tierra.

1ª SERIE

Pos.	Piloto	Marca	Tpo./Dif.
1º	Benvenuti, Juan C.	Torino	7m23s593
2º	Canapino, Agustín	Chev.	1s467
3º	Ardusso, Facundo	Torino	4s794
4º	Agrelo, Marcelo	Torino	5s832
5º	Pernía, Leonel	Torino	6s746
6º	Ugalde, Lionel	Torino	7s875
7º	Ortelli, Guillermo	Chev.	9s150
8º	Silva, Juan M.	Ford	12s249
9º	Ponte, Martín	Dodge	13s211
10º	Spataro, Emiliano	Torino	13s679
11º	Okulovich, Carlos	Torino	13s878
12º	Cotignola, Nicolás	Torino	23s489
13º	Fontana, Norberto	Chev.	23s490
14º	Dose, Christian	Chev.	26s337
15º	Bonelli, Nicolás	Ford	a 2 vtas.
16º	Costanzo, Pablo	Torino	a 3 vtas.

Promedio: 177,730 km/h. Récord de vuelta: Benvenuti, en la 5ª, en 1m28s196/1000 a 178,784 km/h. Recargo: Fontana detrás de Cotignola por dejar sin pista.

2ª SERIE Werner




Manu Urcera (Chevrolet) dio el golpe en la largada y le arrebató la punta a **Mariano Werner** (Ford) al superarlo por afuera. El piloto del JP Carrera dominó durante casi 4 giros hasta que pisó la parte sucia en el curvón "1", se pasó de largo y perdió 2 posiciones con Werner y **Santiago Mangoni** (Chevrolet). *"Venía arriesgando demasiado, corrí a todo o nada y perdí. Tendría que haber sido más conservador"*, reconoció Urcera. De este modo Werner sumó su 5ª victoria parcial en Neuquén, convirtiéndose en el más ganador de este circuito.

DATA > 38 victorias > 181 carreras

Urcera me pasó bien en la largada, llegó medio auto adelante mío y cuando se cerró levanté para no tocarlo. Después le puse mucha presión para obligarlo a cometer un error y en la curva 1 había mucho viento cruzado y se pasó un poco.

2ª SERIE

Pos.	Piloto	Marca	Tpo./Dif.
1º	Werner, Mariano	Ford	7m25s047
2º	Mangoni, Santiago	Chev.	2s614
3º	Urcera, José M.	Chev.	3s462
4º	Trosset, Nicolás	Dodge	3s850
5º	Gini, Esteban	Torino	4s083
6º	Ledesma, Ch.	Chev.	7s819
7º	Ferrante, Gastón	Torino	8s715
8º	Ciantini, Diego	Torino	9s026
9º	Ruggiero, Alan	Ford	9s386
10º	Nolesi, Mathías	Ford	11s730
11º	Lambiris, Mauricio	Ford	12s059
12º	Ponce de León, G.	Ford	13s224
13º	Ventricelli , Luciano	Ford	17s186
14º	C.Magni, J.T.	Ford	28s009
15º	Alaux, Sergio	Chev.	28s010
16º	De Carlo, Diego	Chev.	31s263

Promedio:177,150 km/h. Récord de vuelta: Mangoni, en la 1ª, en 1m28s593/100 a 177,982 km/h. Recargo: Alaux por toque a Catalán Magni.

3ª SERIE Aguirre






La última batería tuvo un duelo aparte entre los Dodge de **Valentín Aguirre** y **Jonatan Castellano**, los últimos ganadores de las carreras especiales en Neuquén. La pulseada la ganó Aguirre que es un especialista en este escenario, ya que ganó las 4 series que disputó desde su debut como titular en 2018 con la pentaestrella. Además, fue el más rápido de todos, con una pista más limpia, y se aseguró largar en el 1º puesto de la Final. **Gastón Mazzacane** mantuvo el 3º puesto de largada con el Chevrolet del Dole Racing.

DATA > 8 victorias > 34 carreras

El auto funcionó muy bien y lo aproveché. En la largada el Pinchito dobló muy bien por afuera en la curva '1', pero logré llegar adelante en la curva '2' y lo pude controlar bien con un ritmo bastante parejo en todas las vueltas.

Serie más rápida

3ª SERIE

Pos.	Piloto	Marca	Tpo./Dif.
1º	Aguirre, Valentín	Dodge	7m22s689
2º	Castellano, Jonatan	Dodge	0s603
3º	Mazzacane, Gastón	Chev.	5s024
4º	Santero, Julián	Ford	5s363
5º	De Benedictis, J.B.	Ford	11s732
6º	Savino, José	Ford	11s990
7º	Jalaf, Matías	Ford	12s597
8º	Di Palma, Luis J.	Dodge	13s113
9º	Gianini, Juan P.	Ford	13s353
10º	Moriatis, Emanuel	Ford	13s932
11º	Della Motta, F.	Torino	14s165
12º	Rodríguez, Matías	Dodge	14s208
13º	Bruno, Juan M.	Dodge	18s719
14º	Trucco, Juan M.	Dodge	19s495
15º	Ebarlín, Juan J.	Chev.	20s612

Promedio: 178,093 km/h. Récord de vuelta: Aguirre, en la 2ª, en 1m28s315 a 178,543 km/h.


solo
TC


paclamar
METALÚRGICA


PIETROBONI
GRANJA LA BLANQUITA


CDU
MUNICIPALIDAD DE
CONCEPCIÓN DEL URUGUAY

El GANADOR
Juan Cruz **BENVENUTI**

Neuquén
8 de marzo de 2020
2ª fecha de TC




solo
TC

Agustín **DE BRABANDERE**

A. GARÓFALO MOTOR SPORT

#18











Benvenuti dominó con la condición de pista más sucia de la mañana.

Aguirre ganó las 4 series que disputó en este escenario desde su debut en la categoría.





Werner y Urcera se intercalaron la punta en el duelo Ford-Chevrolet.



AUTORIDADES

Comisarios deportivos:
Gustavo Mancuso y **Mariano Calamante**

Jefe Técnico
Alejandro Iuliano

AUTÓDROMO "PROVINCIA DE NEUQUÉN"

Centenario

Circuito de 4.380 metros
Tres series a 5 vueltas (21,900 km)
Final a 25 vueltas (109,500 km)
8 de marzo de 2020

Marca	P P	Serie	Final	Podio
Torino	2	2	2	2
Ford	-	2	-	3
Chevrolet	-	1	-	1
Dodge	-	1	-	-


Despiste de Cotignola. Atrás se ve la suciedad en pista que había en las series.

FINAL

Pos.	Largó	Piloto	M	Tiempo/Dif.
1°	2°	Benvenuti, Juan C.	T	38m17s276
2°	3°	Werner, Mariano	F	0s299
3°	5°	Canapino, Agustín	Ch	15s008
4°	6°	Mangoni, Santiago	Ch	15s259
5°	7°	Mazzacane, Gastón	Ch	15s520
6°	1°	Aguirre, Valentín	D	15s846
7°	8°	Ardusso, Facundo	T	17s628
8°	9°	Urcera, José M.	Ch	23s479
9°	10°	Santero, Julián	F	24s865
10°	13°	Gini, Esteban	T	26s514
11°	4°	Castellano, Jonatan	D	26s758
12°	14°	Pernía, Leonel	T	28s603
13°	19°	Ortelli, Guillermo	Ch	31s411
14°	16°	Ugalde, Lionel	T	31s917
15°	17°	Ledesma, Christian	Ch	34s140
16°	28°	Moriatis, Emanuel	F	34s701
17°	15°	De Benedictis, Juan	F	36s710
18°	11°	Trosset, Nicolás	D	41s913
19°	34°	Rodríguez, Matías	D	42s875
20°	32°	Lambiris, Mauricio	F	49s601
21°	31°	Della Motta, Facundo	T	50s004
22°	18°	Savino, José	F	52s785
23°	30°	Spataro, Emiliano	T	53s068
24°	26°	Gianini, Juan P.	F	53s399
25°	12°	Agrelo, Marcelo	F	53s835
26°	43°	Ebarlín, Juan J.	Ch	54s572
27°	22°	Ciantini, Diego	T	58s665
28°	21°	Jalaf, Matías	F	1m01s388
29°	44°	Alaux, Sergio	Ch	1m01s676
30°	20°	Ferrante, Gastón	T	1m05s186
31°	33°	Okulovich, Carlos	T	1m06s925
32°	40°	Trucco, Juan M.	D	1m09s665
33°	29°	Nolesi, Mathías	F	1m11s223
34°	24°	Silva, Juan M.	F	1m11s919
35°	47°	Costanzo, Pablo	T	1m12s249
36°	36°	Cotignola, Nicolás	T	1m26s716
37°	39°	Fontana, Norberto	Ch	1m35s933
38°	38°	Ventricelli , Luciano	F	1m52s640
39°	41°	Dose, Christian	Ch	1 vuelta
40°	27°	Ponte, Martín	D	1 vuelta
41°	23°	Di Palma, Luis José	D	1 vuelta
42°	46°	Bonelli, Nicolás	F	1 vuelta
43°	37°	Bruno, Juan Martín	D	6 vueltas
44°	25°	Ruggiero, Alan	F	10 vueltas
45°	45°	De Carlo, Diego	Ch	14 vueltas
46°	42°	Catalán Magni, Juan T.	F	15 vueltas
47°	35°	Ponce de León, Gabriel	F	18 vueltas

Promedio: 171,595 km/h. Récord de vuelta: Benvenuti, en la 2ª, en 1m29s238 a 176,696 km/h. Recargos: Fontana y Ventricelli, 30 segundos, por entrar en vuelta equivocada. Bonelli, 10 segundos, por cambiar cubierta lado izquierdo.



CAMPEONATO



Pos.	Nº	Piloto	M	1ª	2ª	Total	Dif.
				FECHAS			
1°	4	Ardusso	T	**47,0**	32,0	79,0	-
2°	96	Benvenuti	T	25,5	**47,0**	72,5	-6,5
3°	68	Santero	F	42,0	29,5	71,5	-7,5
4°	5	Aguirre	D	31,5	34,0	65,5	-13,5
5°	2	Urcera	Ch	32,0	31,0	63,0	-16,0
6°	33	Gini	T	34,0	28,0	62,0	-17,0
7°	7	De Benedictis	F	38,5	21,0	59,5	-19,5
8°	188	Trosset	D	27,5	20,5	48,0	-31,0
9°	51	Gianini	F	34,5	12,0	46,5	-32,5
10°	1	Canapino	Ch	7,0	38,5	45,5	-33,5
11°	9	Mangoni	Ch	9,5	35,5	45,0	-34,0
12°	26	Moriatis	F	24,5	19,5	44,0	-35,0
13°	3	Werner	F	0,0	42,0	42,0	-37,0
14°	14	Mazzacane	Ch	8,0	34,0	42,0	-37,0
15°	107	Ortelli	Ch	17,0	24,0	41,0	-31,5
16°	77	Ciantini	T	30,5	9,5	40,0	-32,5
17°	11	Castellano	D	7,5	28,5	36,0	-36,5
18°	6	Pernía	T	5,0	26,0	31,0	-48,0
19°	82	Lambiris	F	16,0	15,0	31,0	-48,0
20°	100	Okulovich	T	24,5	3,0	27,5	-51,5
21°	75	Alaux	Ch	21,5	6,0	27,5	-51,5
22°	10	Ledesma	Ch	5,0	22,5	27,5	-51,5
23°	25	Fontana	Ch	24,0	3,0	27,0	-52,0
24°	88	Ponte	D	21,0	4,0	25,0	-54,0
25°	22	Ebarlín	Ch	16,0	9,0	25,0	-54,0
26°	17	Spataro	T	11,5	12,5	24,0	-55,0
27°	101	Ugalde	T	0,0	23,5	23,5	-55,5
28°	111	Silva	F	18,0	4,5	22,5	-56,5
29°	114	Ferrante	T	15,0	7,0	22,0	-57,0
30°	27	N. Bonelli	F	19,0	2,0	21,0	-58,0
31°	144	Savino	F	5,5	15,5	21,0	-58,0
32°	44	Jalaf	F	11,0	9,0	20,0	-59,0
33°	129	Ruggiero	F	16,0	3,0	19,0	-60,0
34°	118	Agrelo	T	4,5	13,5	18,0	-61,0
35°	108	Ventricelli	F	14,0	3,0	17,0	-62,0
36°	30	Della Motta	T	3,0	14,0	17,0	-62,0
37°	123	Rodríguez	D	0,0	16,0	16,0	-63,0
38°	18	Trucco	D	9,0	3,0	12,0	-67,0
39°	53	Catalán Magni	F	9,5	2,0	11,5	-67,5
40°	138	Di Palma	D	6,0	3,5	9,5	-69,5
41°	21	Ponce de León	F	7,0	2,0	9,0	-70,0
42°	86	Costanzo	T	5,0	3,0	8,0	-71,0
43°	79	Nolesi	F	4,0	3,5	7,5	-71,5
44°	54	Cotignola	T	3,0	3,0	6,0	-73,0
45°	50	Dose	Ch	3,0	3,0	6,0	-73,0
46°	39	Bruno	D	2,0	2,0	4,0	-75,0
47°	115	De Carlo	Ch	0,0	2,0	2,0	-77,0

*En negrita las victorias.



De Carlo volvió al TC con un Chevrolet del LRD Racing. Abandonó en la Final por la rotura del diferencial.

100 **Por ciento de efectividad tiene este año Torino en Finales. Ganó las dos, repitiendo lo hecho en 2017 cuando dominó con Santero y Di Palma, también en Viedma y Neuquén. El récord son los 10 triunfos en fila en 1970.**











33
TUBO **GINI**

#TCENNEUQUEN

FOTOS: GUILLERMO CEJAS - JORGE MARCHESIN



Crónica de una inédita sanción

La CAF tuvo en cuenta los antecedentes de Claudio Garófalo para aplicarle una pena sin precedentes para un preparador: suspensión y retiro de licencia por 3 años y una multa de 1,5 millones de pesos. El motorista, que apeló la sanción, perdió varios clientes. ¿Cómo sigue la historia?

Texto: **Ariel Caltana**
Fotos: **Jorge Marchesin**

» *"Tuvimos en cuenta sus antecedentes"*. La declaración de **Jorge Esquivel** (presidente de la CAF) sirve para poner en contexto la durísima e inédita sanción que el ente fiscalizador de la ACTC le aplicó a **Claudio Garófalo** por las anomalías en los motores de los Torino de **Germán Todino** y **Marcos Landa** en la 1ª fecha del campeonato de TC Pista en Viedma: suspensión y retiro de licencia durante 3 años para cualquier categoría fiscalizada por la ACTC y una multa de 1,5 millones de pesos. Una pena sin precedentes que el preparador de Quilmes apeló para poder atender a los clientes que logró mantener, ya que varios lo reemplazaron rápidamente antes de la 2ª fecha.

Crónica de una sanción anunciada

En la revisión técnica posterior a la Final del TCP en Viedma se detectó que el centrador del carburador de los Torino de **Germán Todino** (ganador de la prueba) y de **Marcos Landa** (3º), ambos preparados por Garófalo, estaban fuera de reglamento. Los pilotos fueron excluidos del evento y el motorista debió comparecer ante la CAF para explicar lo sucedido. **Sebastián Todino** (papá de Germán) publicó en su cuenta de Twitter una foto donde se observa la medición de la altura del centrador del auto de su hijo, que era más baja de la permitida: tenía 65,91 milímetros cuando el reglamento establece que la altura debe ser de 67 +/- 1 milímetro. *"La explicación de nuestro motorista es que fue un error en la medida, tanto en los nuestros como en el de Landa, y que no tuvo nada que ver con el resultado"*, agregó Todino. Este mismo argumento planteó Garófalo ante la CAF, pero no fue suficiente para evitar la dura sanción, teniendo en cuenta que el motorista cargaba con antecedentes de anomalías. En 2009 recibió una multa de 5.000 pesos cuando se encontró que el cigüeñal del impulsor Cherokee del Torino de TC de **José María López** pesaba 160 gramos menos que el mínimo reglamentario. Y en septiembre del 2015, fue castigado con 6 meses de suspensión y una multa de 150.000 pesos por exceso en la cilindrada del motor del Dodge de **Ramiro Galarza** en el TC Pista. Situación que generó un fuerte repudio de Galarza quién acusó al motorista de haber sabido previamente que estaba fuera de reglamento y que lo traicionó, impidiéndole conseguir su 1ª victoria en la "telonera".

Apeló, pero no viajó

El martes 3 de marzo Garófalo pagó un canon de 50.000 pesos y apeló la sanción,

de ese modo quedó automáticamente habilitado para trabajar con normalidad en la carrera de Neuquén. De todos modos, el motorista decidió no viajar por algunos problemas de salud que arrastra, pero sí lo hizo su hijo **Juan Manuel** que trabaja a la par suyo en el taller, y el resto de los integrantes del equipo. Esta determinación les trajo un poco de tranquilidad a varios de sus clientes: **Josito Di Palma, Emiliano Spataro, Juan José Ebarlín, Nicolás Trosset** y **Jonatan Castellano,** que mantuvieron la atención de Garófalo hasta tanto se expida el Tribunal de Apelaciones que podría reducir la pena, mantenerla o aumentarla.

Efecto dominó

Garófalo fue el motorista más requerido –llegó a tener 15 clientes en 2019- y exitoso en las últimas temporadas. En 2018 en el Turismo Carretera fue el más ganador del torneo con 7 triunfos sobre 15 carreras disputadas. El año pasado logró 4 éxitos más y tuvo 5 clientes dentro de la Copa de Oro: **Facundo Ardusso, Manu Urcera, Jonatan Castellano, Leonel Pernía** y **Christian Ledesma.** En 2020 empezó el torneo de TC con 11 clientes y otros tantos en el TC Pista. Pero a partir de la sanción y la incertidumbre acerca de su destino, varios se movieron rápido para reemplazarlo. En Las Toscas Racing se adelantaron y contrataron a Daniel Berra para la atención de los Chevrolet de Ledesma en el TC y **Augusto Carinelli** en TCP a partir de esta 2ª fecha. Urcera contrató a Fabián Giustozzi. El Renault Sport Torino Team retiró los 3 motores de Ardusso, **Diego Ciantini** y Landa y a partir de Centenario son atendidos en el taller de Esteban Trotta (responsable técnico del team). El Tano Pernía contrató a Iván Bondaruk y **Matías Jalaf** a Santiago Joaquín.

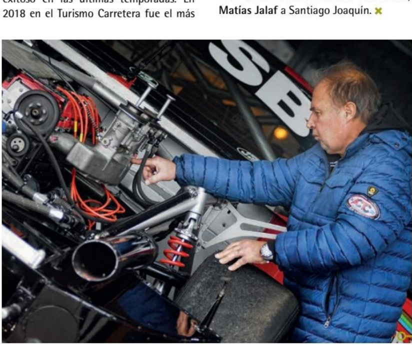
Caso Garófalo, paso a paso

> En la revisión técnica posterior a la Final en Viedma se detectó que los centradores de los carburadores de Todino y Landa estaban fuera de reglamento. Ambos fueron excluidos de la fecha de TCP.

> Garófalo declaró ante la CAF, que lo suspendió con retiro de licencia por 3 años para cualquier categoría fiscalizada por ACTC, más una multa de 1,5 millones de pesos.

> El motorista apeló 3 días antes de la carrera de Neuquén y aseguró la atención en el taller y en la pista de los 5 clientes que le quedaron en el TC: Di Palma, Spataro, Ebarlín, Trosset y Castellano.

> De los 11 pilotos que atendía en el TC, 6 de ellos lo reemplazaron por otro preparador: Ardusso, Ciantini, Jalaf, Ledesma, Pernía y Urcera.



Garófalo tuvo un gran 2019 junto a Urcera, que tras la exclusión lo reemplazó por Fabián Giustozzi.

Los equipos ensayaron en la previa el cambio obligatorio de neumáticos para la 1ª prueba especial de la temporada. (Foto: Guillermo Cejas)

Mucho trabajo en boxes durante los entrenamientos. Acá, en primer plano, el Torino de Gastón Ferrante.

Niki Trosset en el habitáculo del Dodge del UR Racing, equipo al que se sumó en esta temporada. El auto es el que usaba el recordado Tati Angelini y que corrió hasta el año pasado Josito Di Palma.

Alberto Canapino volvió después de 6 carreras, al levantarse la suspensión provisoria que la CAF le impuso desde fines de agosto de 2019, luego de la 10ª fecha del torneo en San Juan.



Occhionero y Urretavizcaya, 2 ex TC que siguen ligados a la categoría. Alejandro trabajando junto a su hermano Marcelo en el Memo Corse, equipo que formaron este año; y Tito este fin de semana como veedor de la ACTC para controlar los cambios de neumáticos.



Los pilotos posaron con Jorge Marchesin, que se retiró en esta carrera como fotógrafo profesional luego de 28 años de trayectoria y 16 junto a SoloTC.



El TC llevó 47 autos a Centenario, la 2ª carrera con mayor cantidad de inscriptos en los últimos 7 años.





EL SUEÑO DE CALVANI



Lucio Calvani (23), forma parte de la escudería SAP TEAM que en esta temporada afronta con 4 autos el campeonato de la Fórmula 3 Metropolitana.

"El equipo es muy bueno y cuenta con la asistencia técnica de Julio De Bonis y Matías Crespi. Se desarrolla y trabaja para mejorar la performance y darle pelea a los equipos que tienen más experiencia y trayectoria en la categoría. Desde que comenzamos hemos evolucionado mucho", aseguró el piloto Santafesino que en 2 fechas disputadas está 15º en el torneo con 33 puntos.

La F3 Metropolitana atraviesa por uno de sus mejores momentos, en la última fecha disputada en el autodromo de La Plata convocó a 35 participantes.

"Es el mérito del trabajo de la dirigencia y de todos los equipos para llevar a mejor puerto a la categoría", agregó.



Calvani es sobrino de Ramiro Galarza, propietario de los autos que participan en las categorías divisionales de la ACTC. Su proyecto es afianzarse en la categoría de monopostos para después pegar el salto al TC Pista Mouras.

"Es el proyecto a futuro, quiero correr en el equipo de mi tío con algún Dodge. Pero para eso tendremos que trabajar en lo presupuestario y se verá más adelante", cerró Calvani que se inició en el karting a los 11 años en Santa Fe, luego pego el salto a la Fórmula Santafesina y la Fórmula Renault Plus donde fue subcampeón con 2 victorias y 7 podios.



FOTOS: Berna Bosco



Autódromo "Parque ciudad de Concordia",
Entre Ríos.

4.700 metros | 25 vueltas | 117,5 km | GPS: 31°18'26.4"S 58°00'29.3"W

74 Km/h 2
5 215 Km/h
219 Km/h 6
5 180 Km/h
5 176 Km/h
6 241 Km/h
79 Km/h 3
200 Km/h 5
4 136 Km/h
6 236 Km/h
151 Km/h 3
2 117 Km/h
126 Km/h 3

EL CIRCUITO
adquisición de datos

Velocidad máxima
241 km/h

Aceleración
58%

Cambios
33

Combustible
2,55 litros x vuelta

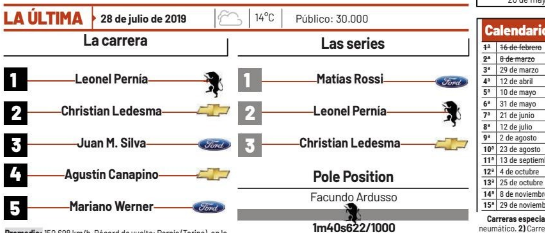
Trayectoria
4.484 metros

Curvas
Izquierda 5 | Derecha 6

Circuito de velocidad
media

RÉCORD
Matías Rossi (Ford)
1m40s121/1000
168,995 km/h
26 de mayo de 2018

LA ÚLTIMA
28 de julio de 2019 | 14°C | Público: 30.000



La carrera

1. Leonel Pernía (Torino)
2. Christian Ledesma (Chevrolet)
3. Juan M. Silva (Ford)
4. Agustín Canapino (Chevrolet)
5. Mariano Werner (Ford)

Promedio: 150,698 km/h. Récord de vuelta: Pernía (Torino), en la 26°, con 1m43s001/1000, a 164,270 km/h.

Las series

1. Matías Rossi (Ford)
2. Leonel Pernía (Torino)
3. Christian Ledesma (Chevrolet)

Pole Position
Facundo Ardusso (Torino)
1m40s622/1000
a 168,154 km/h

Calendario 2019

1ª	~~16 de febrero~~	~~Viedma~~
2ª	~~8 de marzo~~	~~Centenario (1)~~
3ª	29 de marzo	Concordia
4ª	12 de abril	Toay
5ª	10 de mayo	Albardón
6ª	31 de mayo	Termas
7ª	21 de junio	Concepción
8ª	12 de julio	Posadas
9ª	2 de agosto	Rafaela (2)
10ª	23 de agosto	Albardón (3)
11ª	13 de septiembre	San Luis
12ª	4 de octubre	Paraná
13ª	25 de octubre	San Nicolás
14ª	8 de noviembre	Toay
15ª	29 de noviembre	Centenario

Carreras especiales: 1) Cambio de neumático. **2)** Carrera de los 2 Millones. **3)** Desafío de las estrellas.



Año 17. Nº 251 - 8 de marzo ´19.

2ª fecha de TCP
NEUQUÉN



En ascenso:
Andrés Jakos

Un GRAN comienzo

Agustín De Brabandere, que no pudo estar en la apertura del torneo, debutó como ganador en la "telonera" y cortó una racha de 5 fechas sin triunfos para Ford.

RECOMPENSA a su lucha

Agustín De Brabandere tuvo que ver la apertura del año por televisión por falta de presupuesto. No bajó los brazos, volvió en Neuquén y celebró su 1ª victoria en la categoría. Federico Iribarne llegó 4º y sigue al frente en el torneo.

Texto: **Agustín Lafforgue**
Fotos: **Jorge Marchesin**

» En muchas oportunidades el principal rival que tienen varios pilotos es el presupuesto. Los costos, elevados, que se manejan en el automovilismo deportivo en la Argentina suelen truncar más de un sueño. Es precisamente **Agustín De Brabandere** quien, cada tanto, tiene que pegar el faltazo por este motivo. Le sucedió en la apertura del torneo en Viedma. Sin embargo, este fin de semana aquello fue solo un recuerdo que fue felizmente ocultado por el festejo del triunfo. Merecido, por cierto.

"Con mi familia pasamos un verano de mierda. Cuando teníamos todo cerrado con el presupuesto se nos complicó y por eso no pudimos ir a Viedma", relató, entre lágrimas, el entrerriano de Concepción del Uruguay, minutos antes de fundirse en un abrazo interminable con su papá Poto.

La neutralización en el 7º giro de la Final (para retirar el Ford de Ricardo Degoumois) fue determinante para el triunfo. En la reanudación, mientras **Germán Todino** (Torino) y **Marcos Landa** (Torino) peleaban por la punta, con **Santiago Álvarez** (Dodge) pegado a ellos, De Brabandere usufructuó la refriega entre los autos de los 2 primeros para meter su Falcon por adentro y comenzar a mandar. *"Tuve suerte, me quedaron todas las maniobras a mi favor. Luego sabía del potencial del auto, que tiene la característica de que mitad de carrera en adelante va muy bien"*, expresó el ganador quien, hasta esta fecha, tenía como mejor resultado un 6º puesto.

Con esta victoria, además de cumplir con el requisito indispensable para ser campeón, De Brabandere espera sumar sponsors en el Ford que se atiende en el taller de Oscar Fineschi en Quilmes y que cuenta con la atención en el chasis de Fabián Fuentes y la motorización de Alejandro Garófalo. *"Arrancar así nuestro año deportivo es muy bueno. El sueño costó, pero se hizo realidad hoy"*, aseguró el piloto de 23 años, quien le devolvió la alegría a Ford luego de 5 carreras y que gracias al triunfo se ubica 14º en el campeonato.

También fue una especie de revancha el 2º lugar para Todino, quien fue el ganador en la pista en la apertura del torneo, pero luego fue excluido por anomalías en el centrador del carburador de su Torino. *"Este resultado demuestra que lo de Viedma no fue por el motor y eso es lo más positivo. Con el equipo vinimos a Neuquén por la revancha y lo conseguimos"*,

Rumbo a la gloria. De Brabandere, que nunca había liderado una final de TCP, le devolvió a Ford el triunfo luego de 5 fechas.

relató el oriundo de Rivera, quien obtuvo su mejor actuación en la categoría y anhela pugnar por el "1" junto con el equipo Alifraco Sport.

El podio multimarca lo completó Álvarez, quien volvió a mostrarse competitivo con el Dodge del JP Carrera y si logra calmar su ímpetu en los momentos decisivos, también será serio candidato a la corona. *"Se dio una muy buena carrera y sumamos muy buenos puntos, que es lo que siempre venimos a buscar"*, concluyó el piloto de Ferré.

Con el Dodge del JP Carrera, Álvarez fue el mejor de la marca en la Final neuquina y avanzó al 2º lugar en el torneo.

EL GANADOR

Agustín De Brabandere 

Debut: 18 de febrero de 2018 en Viedma

26 carreras

1 victoria

0 serie

0 pole position

2 récords de vuelta



DE BRABANDERE

Nunca ligo en las maniobras y hoy se me dio todo. Zafé cuando los chicos se enganchan, hoy me tocó ganar a mí después de tantas que perdí. Esto es lo que nos gusta y apasiona, aunque a veces pensemos en largar todo.



EL PODIO

2º | Todino

Tras el sinsabor de la 1ª fecha (fue excluido tras ganar), volvió a ser gran protagonista. Obtuvo su mejor resultado en 16 presencias.

1º | De Brabandere

Logró su debut triunfal en la categoría en su 26ª presentación. Lo hizo luego de largar 4º en su retorno a la especialidad.

3º | Álvarez

Peleó desde el inicio por la Final. Con su 4º podio en 18 carreras en el TCP alcanzó el 2º lugar en el torneo, el cual comparte con Jakos.



Todino (2º), aquí seguido por Landa (que abandonó), logró su mejor resultado en la especialidad.



LIBRETA DE APUNTES

- **Agustín De Brabandere** volvió a la categoría luego de ausentarse en la apertura. Lo hizo con el Ford de su propio equipo con la atención de Fabián Fuentes y la motorización de Alejandro Garófalo.
- **Sebastián Abella** (Dodge), quien abandonó en la Final de Viedma, no asistió a esta 2ª cita de la temporada.
- Comparando la última visita de la categoría a Centenario, este fin de semana **hubo 9 autos más** que en diciembre de 2019.



Iribarne (4º), ganador en la apertura en Viedma, empezó la Final con 2 puntos de ventaja en el torneo y se volvió de Centenario con 14.

Serie caliente

Refriega, enojo y polémica

Los primeros metros de la 2ª serie alcanzaron para que se originase una fuerte polémica entre **Marcos Landa** y **Esteban Cístola**. El salteño buscó doblegar al uruguayo en la partida, pero el roce entre los autos terminó con el despiste de Cístola y Landa perdiendo la punta de la carrera con Todino. *"No sé qué quiso hacer. Creí que podía intentar el sobrepaso por afuera, pero me dejó sin pista. Perdimos todo teniendo un auto ganador"*, afirmó Cístola, de 18 años. Por su parte, el representante de Torino quiso bajar la intensidad. *"Largo desde la cuerda interna, cuido la posición y nos rozamos. Una lástima"*, aseguró el campeón 2019 de TC Mouras. Una vez finalizada la batería se produjo una situación extraña. Cuando los autos recorrían la vuelta que los llevaba nuevamente a los boxes, Cístola quedó "tirado" en la banquina. *"Venía rápido, enojado, quería llegar al box; en la curva 3 lo quise pasar a 'Fede' Iribarne, no me vio y nos enganchamos. No lo fui a buscar a Landa, ya no tenía nada para hacer"*, finalizó el salteño. Los comisarios deportivos consideraron el toque como una maniobra de carrera y todo terminó allí.



ÁLVAREZ

Hicimos una gran carrera, entretenida y, sobre todo, con mucho respecto. Es lo que más me gusta y me llevo hoy. Tenemos un gran equilibrio y potencial en el auto y eso me genera muy buenas expectativas para lo que resta.





TODINO

En la 1ª fecha se nos escaparon puntos de oro, pero en esta demostramos que tenemos un gran potencial y que vamos a pelear por el campeonato.

Londero encabeza el apretado pelotón. Repitió el 6º lugar de la apertura y está 4º en el certamen.

Nefa de local

Daniel Nefa, quien regresó este año al TC Pista tras su experiencia en 2017, se mostró feliz por el 11º puesto en la Final. *"Estoy muy feliz por el trabajo del equipo que siempre se esfuerza para entregarme el mejor auto posible. Tener este resultado tan cerca de mi casa, tiene una importancia mayor"*, aseguró el de Cinco Saltos, Río Negro, distante apenas 7 kilómetros de Centenario.

A JAKOS SOLO LO FRENÓ EL MOTOR

Andrés Jakos era el gran candidato para quedarse con la victoria. Pero al dominador absoluto en la previa se le frustró la ilusión minutos antes de largar la Final desde el cajón de privilegio, cuando se le rompió el motor al ponerse en marcha en boxes. *"Tengo bronca, pero a su vez estoy contento porque tengo un gran auto. Hasta ahora ganamos todo y por mucha diferencia"*, afirmó el de Ramos Mejía que usó el motor de repuesto, largó desde el fondo, recuperó 15 lugares y finalizó 16º para quedar como escolta en el torneo.



Andrés Jakos tiene 4 pole position en la categoría, 2 de ellas las logró en Neuquén. La de este fin de semana se suma a la obtenida en la 1ª visita a Centenario en 2019.

AUTÓDROMO "PROVINCIA DE NEUQUÉN"

Centenario.

Circuito de 4.380 metros.
Dos series a 5 vueltas (21,900 km.)
Final a 20 vueltas (87,600 km.)
8 de marzo de 2020

Pole position

Andrés Jakos (Dodge), en 1m28s956/1000 a 177,256 km/h.

Series

1ª. Andrés Jakos (Dodge), en 7m32s508/1000 a 174,229 km/h.
2ª. Germán Todino (Torino), en m33s402/1000 a 173,885 km/h.

Próxima fecha

29 de marzo en Concordia

FINAL

Pos.	Piloto	Marca	Tpo./Dif.
1º	De Brabandere, Agustín	Ford	31m47s939
2º	Todino, Germán	Torino	0s638
3º	Álvarez, Santiago	Dodge	1s310
4º	Iribarne, Federico	Chev.	6s166
5º	Krujoski, Humberto	Dodge	6s894
6º	Londero, Ayrton	Ford	7s261
7º	Valle, Mario	Chev.	9s249
8º	De La Iglesia, Lautaro	Ford	9s779
9º	Muchiut, Marcos	Ford	10s557
10º	Candela, Kevin	Ford	10s762
11º	Nefa, Daniel	Chev.	15s867
12º	Vázquez, Martín	Dodge	17s260
13º	Carabajal, Lucas	Torino	19s806
14º	Cístola, Esteban	Dodge	20s061
15º	Craparo , Elio	Ford	20s670

Promedio: 165,288 km/h. Récord de vuelta: De Brabandere, en la 5ª, con 1m30s304/1000 a 174,610 km/h.

CAMPEONATO

Disputadas 2 de 15 fechas

Pos.	Piloto	Marca	Puntos
1º	Iribarne, Federico	Chev.	82.0
2º	Jakos, Andrés	Dodge	68.0
3º	Álvarez, Santiago	Dodge	68.0
4º	Londero, Ayrton	Ford	64.5
5º	Muchiut, Marcos	Ford	63.0
6º	Cístola, Esteban	Dodge	56.5
7º	Carinelli, Augusto	Chev.	53.0
8º	Valle, Mario	Chev.	47.5
9º	Carabajal, Lucas	Torino	46.0
10º	Di Scala, Cristian	Chev.	45.5
11º	Craparo, Elio	Ford	45.0
12º	Nefa, Daniel	Chev.	45.0
13º	Krujoski, Humberto	Dodge	44.5
14º	De Brabandere, Agustín	Ford	44.0
15º	López, Maximiliano	Dodge	44.0

177 Marcos Quijada

COIRO dale Racing

ACTC ARGENTINA

marcos_quijada23

Marcos Quijada

FOTOS: DARIO GALLARDO

1°
TRIUNFO
TCP MOURAS
LA PLATA 01/03/20















Jakos es uno de los referentes actuales de la categoría, y la carta fuerte de Dodge para pelear el título.

"Hay que ganarse el pase con resultados"

Andrés Jakos (Dodge) quedó a las puertas del ascenso al Turismo Carretera y ahora busca una revancha. *"Sé que seguir en el TC Pista me va a dar más experiencia para el momento que me toque subir"*, le dijo a SoloTC.

Texto: **Ariel Caltana**
Fotos: **Guillermo Cejas**

» *"¿Podemos hacer la nota mañana? Estoy preparando un examen y me quiero enfocar en eso"*, le planteó **Andrés Jakos** (20) a **SoloTC**. El piloto del Dole Racing cursa el 2° año de la carrera de administración de empresas y la encara con la misma seriedad que cuando se sube al Dodge en el TC Pista. Forma parte de una camada de jóvenes corredores que combinan a la perfección su profesión de deportista con el estudio. Porque sí, hay vida más allá del automovilismo. De todos modos, una vez que el examen quedó atrás, Andy se metió de lleno en la charla con STC para analizar cómo afronta su 3ª temporada en el TC Pista, donde sin dudas se convirtió en uno de los referentes actuales que tiene la categoría, y la carta fuerte que tiene Dodge para recuperar el título que la marca ganó por última vez en 2017 con **Valentín Aguirre**. Jakos quedó muy cerca de lograr ese objetivo el año pasado. Apenas 6,5 puntos lo separaron del campeón **Diego Ciantini** (Chevrolet) en la tabla de la Copa de Plata. Un puñado de unidades que lo privaron de alcanzar el propósito mayor: ascender al Turismo Carretera. Ni siquiera el gran sprint final que tuvo en las últimas 3 fechas donde consumó 2 victorias y un 2° puesto le alcanzaron para llegar. *"No te voy a mentir, por supuesto que me amargué por no lograr el objetivo siendo que estuve tan cerca. Pero lo tomé bien, porque sé que seguir en el TC Pista me va a dar más experiencia para el momento que me toqué subir"*, aseguró Andy. A la hora del análisis, Jakos hace un repaso general de su actuación en la Copa 2019 y asegura que la clave estuvo en la 1ª fecha del minitorneo donde rompió el motor en la previa y lo privó de sumar más puntos en la Final (arribó 10°). *"Con el diario del lunes te digo que la clave estuvo ahí, porque en esa carrera perdí puntos que me terminaron costando en la última fecha.*

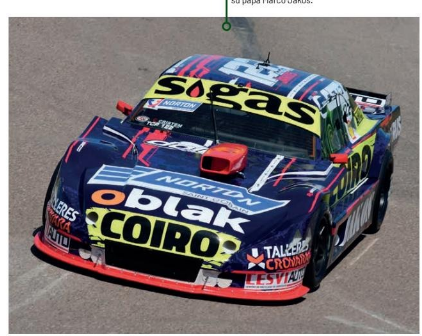


Jakos clasificó a la Copa de Plata en las 2 temporadas que corrió en el TCP. En 2018 finalizó 3º y en 2019 fue 2º.

De no ser por eso quizás la situación hubiera sido otra", afirmó el piloto de Dodge, que inició este campeonato en Viedma del mismo modo en el que terminó el anterior: arriba del podio. Beneficiado por las exclusiones por técnica de **Germán Todino** (Torino) y **Marcos Landa** (Torino), avanzó del 4º puesto en pista al 2º final, lo que le permitió cosechar el 4º podio consecutivo. Por supuesto que ese resultado lo perfila nuevamente como candidato. *"Lo lindo y la magia que tiene la ACTC es que siempre estás obligado a hacer bien las cosas para poder ascender al Turismo Carretera. Lo que pasó en 2019 quedó atrás y ahora me enfoco nuevamente en volver a pelear para lograr el ascenso. Acá no alcanza con tener un buen presupuesto, hay que ganarse el pase con resultados, constancia y buena performance. Yo voy por todo eso"*, agregó. A diferencia de años anteriores, el equipo que dirige su papá Marco copó el parque de la "telonera" con un total de 5 autos. A Andrés y **Mario Valle** (Chevrolet) se sumaron los 3 ascendidos del TC Mouras: **Hernán Palazzo** (Dodge), **Daniel Nefa** (Chevrolet) y **Juan Scoltore** (Chevrolet). Contra lo que muchos puedan pensar, para Jakos esta "superpoblación" no genera un efecto negativo, sino todo lo contrario. *"Tener más compañeros eleva el nivel general de todo el equipo, nos potencia a todos. Asumimos un concepto en el que todos trabajamos por el bien común, más allá de que cada uno compite por lo suyo. Cuando salgo a pista lo hago con el objetivo de ser el mejor dentro de mi estructura, y si logro eso sé que voy a estar en la pelea por la punta. No lo veo como algo negativo, cuanto más somos, mejor es"*, cerró el joven de Ramos Mejía que desde los 8 años, cuando su papá fundó el Dole Racing, sueña con llegar a lo más alto del automovilismo argentino. Un sueño que cada vez está más cerca de concretar.



Arrancó la escalera de la ACTC en 2016 cuando debutó en el TCPM, donde logró 4 podios y el 3º puesto en la Copa. En 2017 ascendió al TCM (ganó 2 Finales y fue 6º en el minitorneo). En 2018 llegó al TCP y debutó en el TC como invitado de Julián Santero en los 1000K de Buenos Aires.



El Dodge que atiende el Dole Racing, equipo de su papá Marco Jakos.



La magia que tiene la ACTC es que siempre estás obligado a hacer bien las cosas para poder ascender al TC. Lo que pasó en 2019 quedó atrás y ahora me enfoco nuevamente en pelear para lograr el ascenso.

solo TC Mouras

Año 17. Nº 251 - 1 de marzo ´20.

2ª fecha de TCM
LA PLATA

TCPM: La 1ª de Quijada



ABANDERADO

Facundo Chapur debutó como ganador en su 5ª carrera en TC Mouras y cortó una racha de 17 fechas sin victorias para Ford. El cordobés, de reconocida trayectoria a nivel nacional, ilusiona a los hinchas de la marca de cara a su futura llegada al TC.

Con acento cordobés

Chapur avanzó desde el 7º puesto para llevarse su 1º éxito en el TCM.

Facundo Chapur consiguió su 1ª victoria en el TC Mouras en 5 carreras disputadas. El cordobés cortó una sequía de 17 fechas sin éxitos para Ford y ya está 3º en el campeonato.

Texto: **Ariel Caltana**
Fotos: **Fabián Caló**

» *"Yo quiero correr en el TC, pero me dicen que antes debo hacer la escala previa. Lo voy a analizar"*, decía **Facundo Chapur** en 2016 cuando pidió la licencia para correr en el Turismo Carretera y como respuesta le dijeron que debía empezar por el TC Mouras. El cordobés hizo méritos suficientes como para correr en la "máxima": es campeón de Turismo Nacional (Clases 2 y 3) y en el Súper TC2000 se mantuvo en un alto nivel durante varias temporadas. Sin embargo la ACTC siempre se mantuvo inflexible, ni siquiera lo autorizaron a participar de los 500K de Olavarría como invitado de **Camilo Echevarría**. Es por eso que a Chapur no le quedó otro remedio que empezar desde abajo. Recién debutó en la 13ª fecha del campeonato 2019 en La Plata con un Ford del A&P Competición, y en la última carrera del año subió por primera vez al podio con un 3º puesto. Pero en este 2020 se metió de lleno en el objetivo de escalar dentro de la ACTC: se alejó del Súper TC2000 y se jugó entero para hacer la temporada completa dentro del equipo entrerriano. Y en la 2ª fecha del campeonato llegó su 1º éxito. Sí, con apenas 5 carreras disputadas, Chapur entró en la galería de ganadores de la divisional menor. Claro que su objetivo sigue siendo el Turismo Carretera, y aunque hoy aparezca como un horizonte lejano, no lo es tanto. Porque el reglamento establece que el campeón del TC Mouras puede saltar directo al TC, en definitiva esa puede ser la llave que le abra las puertas a la "máxima" sin tener que pasar previamente por el TC Pista. Claro que todavía tiene 14 Finales por delante para lograrlo, pero por lo pronto en La Plata ya dio el primer paso al conseguir la victoria habilitante y meterse en el *top3* del campeonato. De yapa logró quebrar una sequía de 17 fechas sin victorias para Ford, ya que el último éxito había sido el 25 de noviembre de 2018 de la mano de **Germán Todino**. Durante el 2019 el Óvalo quedó lejos de la pelear porque no tuvo ningún representante con chances firmes de pelear por la Copa de Oro, ahora de la mano de Chapur vuelve a recuperar terreno en la categoría.



CHAPUR

Me avisó (Martín) Ponte que había aceite en la '2', eso fue clave para poder ganar. Me lo quería comer a Ramos pero no se equivocaba, hasta que en una curva giró un poco abierto, me dejó el hueco y aproveché para meter el auto.



Ramos (2º) retornó después de 3 años y se subió por 1ª vez al podio.

Cuatro líderes en la Final

La carrera de TC Mouras tuvo 4 líderes diferentes: **Matías Frano** (Ford) -ganador de la serie más rápida- largó en punta seguido por **Christian Ramos**, que retornó a la categoría después de 3 años con el Torino con el que se consagró campeón **Marcos Landa** en 2019. Atrás de ellos partieron **Lucas Granja** (Chevrolet) y **Juan Manuel Tomasello** (Chevrolet), ganador de la apertura del torneo en Concepción. Granja logró superar a Ramos y fue a la caza de Frano que en el 11º giro se pasó de largo por una mancha de aceite que había en la curva "2". Pero el piloto de Chevrolet solo pudo liderar un par de vueltas en la punta porque abandonó por una falla en el motor. De ese modo Ramos saltó a la punta seguido por Chapur, que desde el 7º puesto había avanzado por mérito propio, pero también beneficiado por despistes producidos por la mancha de aceite en la 2ª variante, y algunos abandonos. Finalmente el cordobés logró superar a Ramos y se llevó su 1ª victoria en la divisional.



Matías Canapino largó 13º y arribó 3º. Es el 1º podio del joven arrecifeño.



Juan Manuel Tomasello arribó 4º y se mantiene al frente del campeonato.



Chapur disputó 5 carreras en el TCM con el Ford el A&P Competición. Logró la victoria en La Plata y un 3º puesto en la última fecha del 2019.

Lo Valvo (5º) seguido de cerca por Conta (7º).



Frano lideró las primeras vueltas pero después se retrasó. Llegó 6º y cerró su mejor resultado en TCM.



El primero de Canapino

Matías Canapino subió por 1ª vez al podio en su 10ª participación en el TCM. El joven de 19 años que corre con un Chevrolet del Cordich Competición largó en el 13º puesto de la Final y fue escalando posiciones hasta quedar atrás de **Juan Manuel Tomasello** con quien tuvo un duelo aparte en las últimas vueltas. Finalmente logró superar al líder del torneo en el último giro y quedarse con el 3º escalón del podio. *"Mi objetivo era estar entre los 10, jamás pensé en el podio. Estuve cerca de irme afuera por la baja adherencia producto de la mancha de aceite que había en la curva "2", pero logré mantenerme y en la última vuelta aproveché que el auto de Tomasello salió de costado y le metí el auto"*, relató el hermano de **Agustín**, actual campeón del Turismo Carretera.



EL PODIO

2º | Ramos

El piloto de Mechongué retornó a la categoría después de 3 temporadas con el Torino campeón 2019 de Landa. Se mantuvo en los puestos de vanguardia durante todo el fin de semana y perdió la posibilidad de ganar su 1ª competencia cuando fue superado por Chapur.

1º | Chapur

Largó 7º y avanzó hasta el 2º lugar. Presionó a Ramos en todos los sectores de la pista y logró superarlo unos metros antes de la recta principal apenas 1 vuelta antes del final. De este modo se llevó su 1º éxito en 5 carreras disputadas.

3º | Canapino

Matías largó 13º y gracias a los despistes y abandonos pudo ir escalando posiciones. A metros de abrir la última vuelta logró superar en gran maniobra a Juan Manuel Tomasello para alcanzar su 1º podio en 10 competencias dentro de la divisional.

BIG DATA |

Juan Manuel Tomasello arribó 4º y con los puntos sumados se afianzó como líder del campeonato con 60,5 unidades. El piloto de Chevrolet, que ganó en la apertura del torneo en Concepción, tiene como escoltas a Canapino con 46 puntos y Chapur con 45.

Para esta fecha hubo 35 inscriptos, 2 pilotos más que la apertura en Concepción. Retornaron **Christian Ramos** con el Torino campeón de **Marcos Landa,** y **Junior Solmi**, con un Chevrolet asistido por su propia escudería.

Marcos Castro se quedó con el "1" en la clasificación. Ford no hacía la pole position desde la 13ª fecha del 2018 en Neuquén cuando la marcó **Germán Todino**.

Juan José Tomasello fue excluido por conducta indebida luego de un toque con Chapur en la 2ª serie. El piloto de Chevrolet se acercó al auto del cordobés, lo insultó y amenazó. El equipo de Chapur efectuó la denuncia y los comisarios lo excluyeron del evento.

Ramos volvió con un podio

Christian Ramos -sobrino del ex-piloto **Lalo Ramos**- retornó al TCM después de 3 temporadas. El piloto de Mechongué acordó su incorporación al Trotta Racing para manejar el Torino campeón 2019 de **Marcos Landa** y en su 8ª participación en la categoría ganó 1 serie y logró su 1º podio. *"Sufrí mucho la carrera, hacía mucho calor y los últimos giros prácticamente no podía llevar el auto. Cuando salté a la punta pensé que podía ganar, pero evidentemente Chapur tenía mucho más resto que yo, así que aguanté hasta donde pude"*, reconoció Ramos que en su paso anterior por el TCM corrió con Chevrolet y Dodge.

CAMPEONATO

Disputadas 2 de 16 fechas

Pos.	Piloto	Marca	Puntos
1º	Tomasello, Juan M.	Chev.	60,5
2º	Canapino, Matías	Chev.	46
3º	Chapur, Facundo	Ford	45
4º	Frano, Matías	Ford	42,5
5º	Ramos, Christian	Torino	42
6º	Lo Valvo, Gastón	Torino	37,5
7º	Conta, Gregorio	Chev.	37
8º	Gandulia, Gabriel	Chev.	36
9º	Maceira, Juan	Chev.	34,5
10º	Valle, Lucas	Chev.	33

Próxima fecha

22 de marzo en La Plata.



AUTÓDROMO "ROBERTO MOURAS"

La Plata.

Circuito de 4,265 metros (sin chicana).
Dos series a 5 vueltas (21,325 km.)
Final a 18 vueltas (76,770 km.)
1 de marzo de 2020

Pole position

Castro, Marcos (Ford), en 1m29s497/1000 a 171,559 km/h.

Series

Ramos, Christian (Torino), en 7m46s401/1000 a 164,601 km/h, y Frano, Matías (Ford) en 7m43s604/1000 a 166,778 km/h.

FINAL

Pos.	Piloto	Marca	Tpo./Dif.
1º	Chapur, Facundo	Ford	31;58.755
2º	Ramos, Christian	Torino	1.446
3º	Canapino, Matías	Chev.	1.817
4º	Tomasello, Juan M.	Chev.	3.825
5º	Lo Valvo, Gastón	Torino	4.822
6º	Frano, Matías	Ford	7.385
7º	Conta, Gregorio	Chev.	9.537
8º	Ghirardi, Nicolás	Chev.	9.698
9º	Iglesias, Fernando	Chev.	9.913
10º	Pieraligi, Enzo	Chev.	10.601
11º	Nowak, Leonardo	Chev.	10.715
12º	Salerno, Alessandro	Dodge	11.384
13º	Weimann, Alejandro	Ford	12.081
14º	Martínez, Agustín	Ford	15.307
15º	Leguizamón, Baltazar	Dodge	15.743

Promedio: 144,037 km/h. Récord de vuelta: Frano, en la 2ª vta, en 1m32s980/1000 a 165,132 km/h. Pase y siga: Maceira por toque a Solmi. NRP: López. Excluido: Juan J. Tomasello.

Chapur en pleno festejo de su victoria con el equipo A&P Competición. (Foto: ACTC)

Ian Reutemann largó 10º la Final del TCM con el Dodge del Rus Med Team pero abandonó a 8 vueltas del final por la rotura de la caja. (Foto: ACTC)

Baltazar Leguizamón debutó este año en TCM con un Dodge, pero mantiene intacta su ilusión de seguir corriendo en el exterior. En estos días espera el avance de negociaciones para correr en la Indy Lights en el equipo de Ricardo Juncos. (Foto: F. Caló)



Fabián Pereyra debutó en el TCPM con Chevrolet del Nextrans Racing Team. (Foto: F. Caló)



Juanchi Maceira está 9º en el torneo del TCM. (Foto: ACTC)

NOVEL con mucha autoridad



Quijada sumó 2 podios seguidos con el Dodge del Dole Racing y es el líder del campeonato.

Marcos Quijada, que venía de hacer podio en su debut, ganó en su 2ª carrera de manera contundente y saltó a la cima del torneo. Eduardo Bracco y Tomás González, completaron el podio absoluto de Dodge.

Texto: **Agustín Laforgue**
Fotos: **Fabián Caló**

» En la apertura de la temporada 2020 del TC Pista Mouras los pilotos debutantes dejaron en claro que quieren ser animadores desde el inicio en la categoría. Muestra de esto fue que el podio fue exclusividad de los volantes que ese fin de semana hicieron su presentación en la especialidad, logrando un hecho histórico en la categoría que forma parte de la escuela de la ACTC desde 2008. En la segunda carrera del año de la división se ratificó aquello de Concepción del Uruguay, nuevamente con un ganador primerizo.
Con la primera de las 10 visitas que el TCPM efectúa en la temporada al autódromo "Roberto Mouras" de La Plata, trazado en el que la mayoría de los protagonistas posee muchas vueltas en su haber, **Marcos Quijada** mantuvo el notable nivel de la primera competencia, con el plus de haber saldado, esta vez, uno de los requisitos necesarios para ser campeón: el triunfo. El piloto de 17 años, con experiencia en el karting y en la Fórmula Metropolitana, mostró sus mejores cartas en la capital bonaerense. Respaldado por el gran andar del Dodge que le prepara el equipo Coiro Dole Racing, el mismo con el que **Hernán Palazzo** fue animador del certamen del TC Mouras en 2019, el piloto de Escobar edificó su debut triunfal desde la clasificación. No solo pudo cambiar el "1" por la victoria en la 1ª serie, 2ª en igual cantidad de baterías disputadas en 2020 por él, sino que además fue el más rápido de los 2 vencedores parciales, por lo que también largó desde la *pole position* en la Final.
"Logré una victoria de punta a punta con un auto que funciona a la perfección y al cual me pude adaptar muy bien. Pude hacer valer la mejor posición de largada y después administré muy bien el potencial del Dodge. Tuve un cañón todo el fin de semana. Eso me dio mucha seguridad y

logré el objetivo: ganar para poder pelear el campeonato", aseveró Quijada, quien se convirtió en el 87º piloto en lograr, al menos, un triunfo en la categoría. Apenas van 2 fechas, pero por lo exhibido en ambas presentaciones, tiene con qué pelear por la corona.

Con sus 60 años como respaldo, y su espíritu deportivo, **Eduardo Bracco** fue el encargado de defender los honores por parte de los pilotos experimentados. El oriundo de Bragado, ganador de la 2ª serie, **fue el escolta de principio a fin del ganador.** Aunque reconoció luego de la competencia que se "durmió" en la largada, también aseguró que no tenía el potencial para pelearle el triunfo al vencedor. *"No tenía para más, él* (Quijada) *tenía un gran ritmo. De todos modos, es un muy buen 2º lugar, reconfortante, tanto para mí como para todo el equipo"*, expresó el piloto del Claudio Bisceglia Team.

Debió pasar casi una década para que Dodge vuelva a copar el podio en la categoría. Desde el Coronación 2011 cuando ganó y se consagró **Nicolás Pezzucchi,** quien aquel domingo fue escoltado por Federico Montans y Joel Gassman, que la marca de la pentaestrella no tenía a 3 de sus representantes en lo más alto del TCPM. Repitió este resultado gracias al 1-2-3 que lograron Quijada, Bracco y **Tomás González.** El santafesino de Esperanza sacó provecho del toque y posterior abandono del ganador en el estreno, **Jeremías Olmedo** (Torino), y la deserción de **Tomás**



Bracco (2°) logró su 6º podio en 86 carreras disputadas en el TCPM.

Martínez (Dodge), para saltar del 5º al 3º lugar en la prueba, posición en la que recibió la bandera de cuadros. *"Me enorgullece el resultado. Fue una carrera entretenida, dónde pude avanzar, pero cuando llegué a Bracco ya tenía el auto desgastado"*, expuso el joven de 19 años que también se ilusiona con pugnar por el cetro con el Dodge del Rus Med Team.
La intención de la ACTC de establecer una escalera formativa, donde el TC Pista Mouras es la primera parte de esta vuelve a mostrar sus frutos con la irrupción ganadora, y en gran nivel, de nuevas promesas. Parece que, entre ellos, y los experimentados que puedan seguirles el ritmo, estará la pelea por el título. ✖



EL PODIO

2º | Bracco ›
A los 60 años y triplicando la edad de los jóvenes con los que pelea en la pista, el piloto de Bragado finalizó 2º e igualó su mejor resultado histórico en las 86 presentaciones en la especialidad.

1º | Quijada ›
Cerró un fin de semana perfecto. Dueño de la *pole position*, hizo valer dicha condición en la serie y, al ser la más veloz de las 2, largó adelante la Final. Allí impuso condiciones para lograr su 1ª victoria.

3º | González ›
En una competencia que no tuvo demasiadas emociones en la vanguardia, el santafesino consiguió avanzar 2 posiciones para finalizar en el podio, el primero suyo en 2 carreras disputadas en la divisional menor.

QUIJADA

Tuve un cañón todo el fin de semana. Eso me dio mucha seguridad y logré el objetivo: ganar para poder pelear el campeonato.

Tomás González (3º) subió por 1ª vez al podio. Atrás dejó a Maximiliano Feito (4º).



Feito (4º) fue el mejor representante de Ford en la carrera platense.

Jeremías Scialchi (7º) volvió a ser el mejor de Chevrolet por 2ª fecha consecutiva. Está 4º en el torneo.

Cravero (5º) encabeza el pelotón seguido de cerca por Morán (6º).



AUTÓDROMO "ROBERTO MOURAS"

La Plata, Buenos Aires.

Circuito de 4,265 metros.
Final a 16 vueltas (68,240 km.)
1 de marzo de 2020.

Pole position

Quijada, Marcos (Dodge), en 1m31s232/1000 a 168,296 km/h.

Series

Quijada, Marcos (Dodge), en 7m45s320/1000 a 164,983 km/h, y Bracco, Eduardo (Dodge), en 7m51s344/1000 a 162,875 km/h.

FINAL

Pos.	Piloto	Marca	Tpo./Dif.
1	Quijada, Marcos	Dodge	26:54.082
2	Bracco, Eduardo	Dodge	3.483
3	González, Tomás	Dodge	3.863
4	Feito, Maximiliano	Ford	7.039
5	Cravero, Alejo	Ford	8.456
6	Morán, Nicolás	Ford	15.421
7	Scialchi, Jeremías	Chev.	17.180
8	González, Rodrigo	Ford	17.499
9	Zanazzi, Ianina	Chev.	19.444
10	JAP	Dodge	19.887

Promedio: 152,200 km/h. Récord de vuelta: Quijada, en la 2ª vuelta con 1m32s927/1000 a 165,226 km/h. Apercibido: T. Martínez por maniobra peligrosa a J. Olmedo.

CAMPEONATO

Disputadas 2 de 16 fechas

Pos.	Piloto	Marca	Puntos
1	Quijada, Marcos	Dodge	89
2	Bracco, Eduardo	Dodge	76,5
3	González, Tomás	Dodge	70,5
4	Scialchi, Jeremías	Chev.	70
5	Cravero, Alejo	Ford	66
6	Morán, Nicolás	Ford	62,5
7	Olmedo, Jeremías	Torino	61,5
8	Canela, Ignacio	Dodge	54
9	Zuberbuhler, Esteban	Ford	50,5
10	JAP	Dodge	46

Próxima fecha

22 de marzo en La Plata.

El hombre de los 1000 CLICK



» Estuvo involucrado desde el minuto 1 en el proyecto de SoloTC. Venía de trabajar en CORSA y de apostar a un medio autogestionado como Coequipier. Desde 2004, con la salida de STC, inmortalizó con su lente la historia moderna del Turismo Carretera con un estilo propio, inconfundible. Su impronta fotográfica se trasladó al formato de la revista, donde se priorizó en gran medida su obra, con tapas y láminas centrales limpias: "la foto" fue la gran protagonista. Amante del automovilismo, conocedor de la mecánica, se convirtió en un reportero gráfico de excelencia en el nicho. Camino a cumplir los 62 años, Jorge Marchesin decidió dejar de cargar sobre el hombro el pesado lente de 400 milímetros para hacer fotos en pista y sus cámaras colgadas al cuello para captar situaciones de boxes. Como profesional deja atrás 28 años de trayectoria, 391 carreras de TC y 702 en su haber (ya que llegó a cubrir hasta la F1). Como amante del automovilismo seguirá mirando de reojo lo que pase los fines de semana de competencias y ojeará como siempre la SoloTC para dar su veredicto. Desde la redacción queríamos darle este homenaje a un amigo, un compañero, que durante 16 años formó parte de la familia de STC. ¡Hasta luego Marchesin!











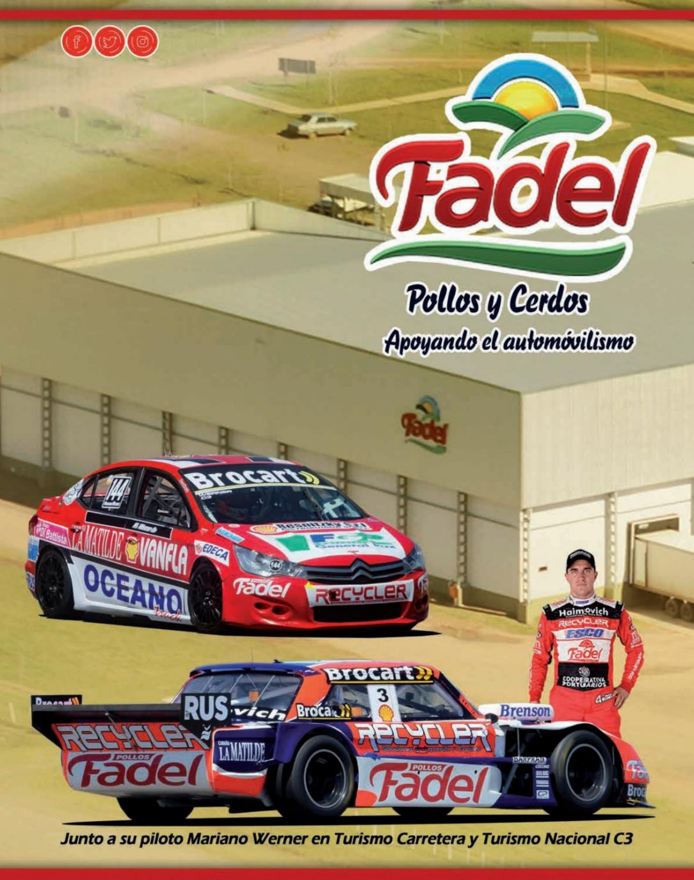











Fadel
Pollos y Cerdos
Apoyando el automóvilismo
Junto a su piloto Mariano Werner en Turismo Carretera y Turismo Nacional C3
Sarmiento 27, Colón, Cp. (3280) -Colón - Entre Ríos - Argentina , TE: +54 (3447) 420909 / 423099
info@fadelsa.com.ar www.fadelsa.com.ar